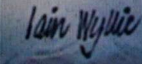
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

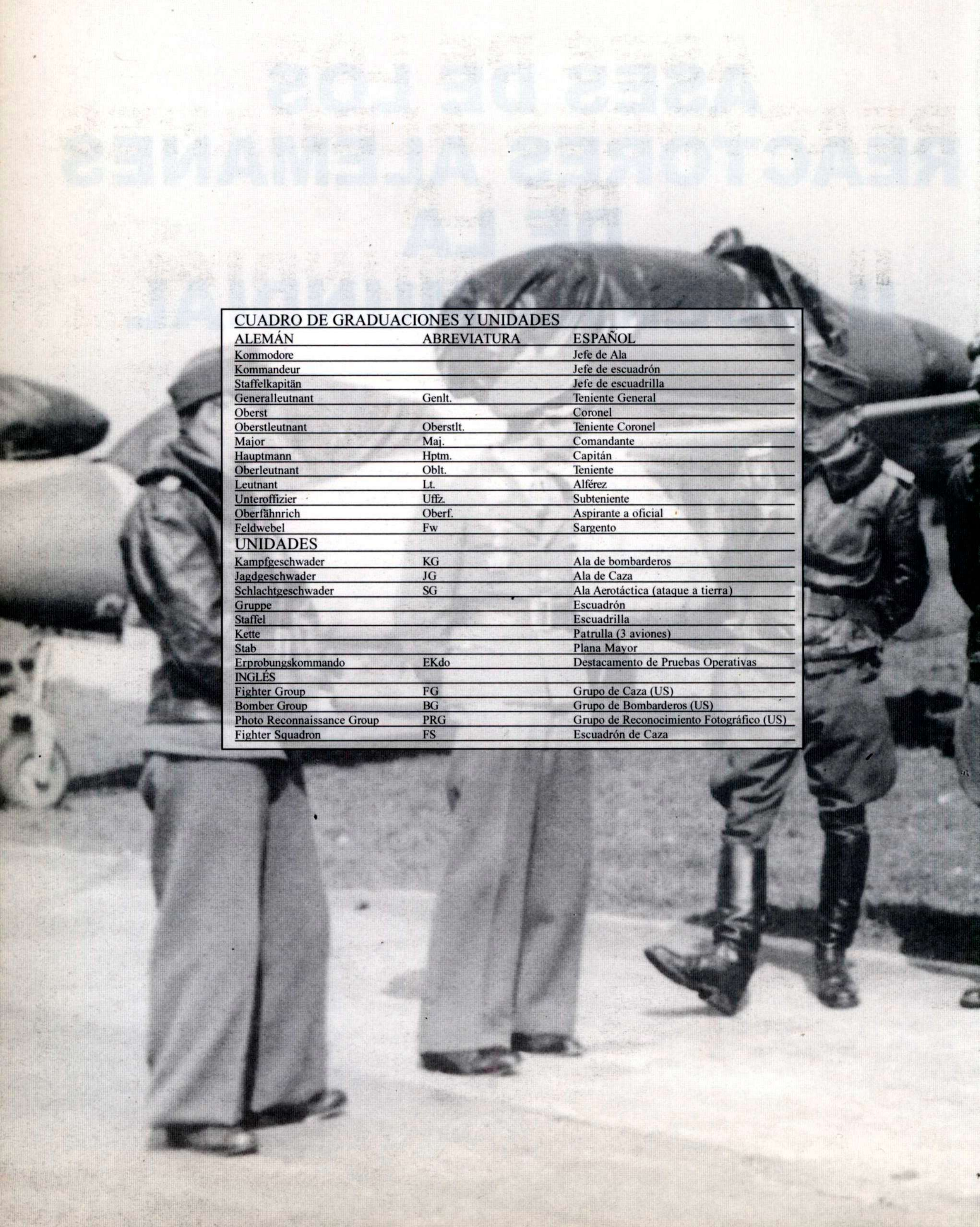
ASES DE LOS REACTORES ALEMANES DE LA II GUERRA MUNDIAL





OSPREY AVIATION

ASES DE LOS REACTORES ALEMANES DE LA II GUERRA MUNDIAL



CUADRO DE GRADUACIONES Y UNIDADES		
ALEMÁN	ABREVIATURA	ESPAÑOL
Kommodore		Jefe de Ala
Kommandeur		Jefe de escuadrón
Staffelkapitän		Jefe de escuadrilla
Generalleutnant	Genlt.	Teniente General
Oberst		Coronel
Oberstleutnant	Oberstlt.	Teniente Coronel
Major	Maj.	Comandante
Hauptmann	Hptm.	Capitán
Oberleutnant	Oblt.	Teniente
Leutnant	Lt.	Alférez
Unteroffizier	Uffz.	Subteniente
Oberfähnrich	Oberf.	Aspirante a oficial
Feldwebel	Fw	Sargento
UNIDADES		
Kampfgeschwader	KG	Ala de bombarderos
Jagdgeschwader	JG	Ala de Caza
Schlachtgeschwader	SG	Ala Aerotáctica (ataque a tierra)
Gruppe		Escuadrón
Staffel		Escuadrilla
Kette		Patrulla (3 aviones)
Stab		Plana Mayor
Erprobungskommando	EKdo	Destacamento de Pruebas Operativas
INGLÉS		
Fighter Group	FG	Grupo de Caza (US)
Bomber Group	BG	Grupo de Bombarderos (US)
Photo Reconnaissance Group	PRG	Grupo de Reconocimiento Fotográfico (US)
Fighter Squadron	FS	Escuadrón de Caza

ASES DE LOS REACTORES ALEMANES DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

Ilustración de portada
A los mandos del Me 262A-1a (Wk-Nr 110559) "13 Rojo", el Gruppenkommandeur del III/EJG 2, Oberstlt. Heinz Bär, despacha fríamente a un B-26B Marauder del 387º Grupo de Bombarderos el 9 de abril de 1945, uno de los dos bombarderos Martin cuyo derribo se le atribuyó en esta fecha. Pocos días después de que tuviese lugar esta acción, Bär fue trasladado de su Gruppe, cuya base estaba en Lechfeld, a Munich Riem, donde se unió a la JV 44.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Carlos G. Antoranz
Basado en la obra *German Jet Aces of World War 2*

Texto original en Inglés de Hugh Morgan y John Weal
Ilustración de portada realizada por Iain Wylie
Perfiles de aviones realizados por John Weal
Ilustraciones de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Ediciones del Prado
Cea Bermúdez 39 6º
28003 Madrid, España

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-386-7
D.L.:

ÍNDICE

KOMMANDOS, BOMBARDEROS Y ENTRENADORES

El 9 de diciembre de 1943, el *General der Jagdflieger* (piloto) convenció a sus superiores del RLM para que ordenasen la activación de una unidad experimental de cazas a reacción. Conocida como *Erprobungskommando* (Destacamento de Pruebas Operativas) 262, establecería su base en Lechfeld, al sur de la fábrica de Messerschmitt en Augsburgo, en Baviera, y estaría compuesta por una plantilla de 20 pilotos. Su mando fue confiado al Hptm. Werner Thierfelder, un experto piloto de Bf 110 *Zerstörer,* que en aquel entonces era *Gruppenkommandeur* del II/ZG 26 (dando por supuesto que a aquellos pilotos que tenían muchas horas de vuelo operativo en aparatos bimotores a sus espaldas les resultaría más sencilla la transición al Me 262).

Sin embargo, los tres primeros alumnos del destacamento, que llegaron en enero de 1944, procedían de *Jagdgeschwader* dotadas con cazas de un solo motor y no estuvieron demasiado agobiados de trabajo, ya que el EKdo. 262 al principio sólo contaba con un reactor. Se trataba del quinto prototipo (Me 262 V5), que fue pilotado casi exclusivamente por Thierfelder hasta que quedó inutilizado al efectuar un aterrizaje forzoso en febrero.

Poco a poco la situación empezó a mejorar. Antes de que terminase el mes de abril, el *Kommando* estaba operando otros dos prototipos de Me 262 (uno de los cuales era el V8, el primer avión totalmente armado con cuatro cañones de 30 mm MK 108), además de un reducido número de modelos de preproducción. A primeros de mayo, una docena más de pilotos –seis procedentes de cada una de las antiguas *Staffeln* de Thierfelder, la 8ª y la 9ª/ZG 26– fueron destinados al destacamento. Poco después de haberse transformado del Bf 110 al Me 410, ahora tenían que familiarizarse literalmente desde el principio con otro avión completamente nuevo (el tren de aterrizaje triciclo era todavía una novedad en Alemania).

No sólo tuvieron que acostumbrarse al manejo y las características de vuelo del reactor, sino que la velocidad máxima del Me 262 –superior en casi un 40 por ciento a la del Me 410– y el consecuentemente mayor radio de viraje significaban también que había que escribir de nuevo el libro de las reglas de las tácticas de combate.

Tampoco la innata superioridad del Me 262 como aparato de caza confirió automáticamente el mismo estatus a los hombres asignados a pilotarlo; y al no estar disponible todavía una versión biplaza de entrenamiento, muchos de ellos encontraron difícil realizar la transición.

A pesar de estas pruebas y tribulaciones, el EKdo. 262 empezó a producir poco a poco un puñado de pilotos de caza cualificados para el Me 262. El 19 de mayo de 1944, la unidad sufrió su primera baja cuando el Uffz. Kurt Flachs se estrelló con el séptimo prototipo durante un vuelo de entrenamiento. Para empeorar las cosas, el lote de aviones de refuerzo



Uno de los pilotos de pruebas más importantes de Messerschmitt para el programa Me 262 era Gerd Lindner, al cual vemos aquí vestido con indumentaria informal junto al más formalmente vestido Hptm. Werner Tierfelder. Este último fue el primer jefe de la unidad pionera de Me 262, el EKdo. 262, que se creó en diciembre de 1943. Al igual que Karl Baur (el piloto de pruebas jefe específicamente responsable del desarrollo del Me 262), Lindner era especialmente valioso en las pruebas de sistemas de armas para el avión.

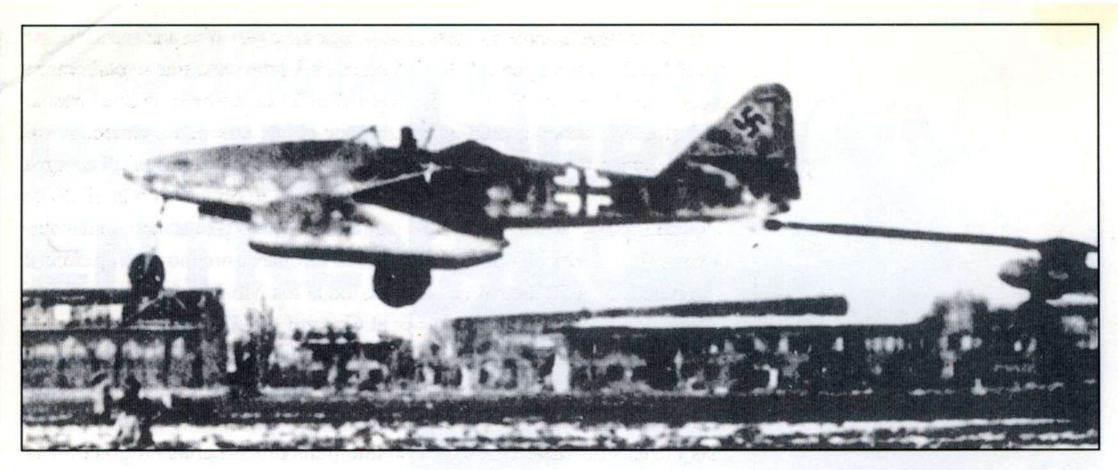
que se esperaba para la semana siguiente no llegó. El decreto tajante emitido por Hitler el 25 de mayo en el que ordenaba que el Me 262 debía ser un "bombardero relámpago" y nada más estaba produciendo sus efectos. En un plazo de 48 horas, Göring, que había sido llamado al orden, ordenó que el control de todos los Me 262 fuese transferido al *General der Kampfflieger*.

De algún modo, el EKdo. 262 se las arregló para quedar al margen de aquel edicto. Aunque aquellos alumnos que antes habían sido pilotos de *Zerstörer* y que no habían finalizado por completo la transformación al Me 262 fueron enviados de nuevo a sus unidades de procedencia, Thierfelder y ocho de sus pilotos continuaron discretamente puliendo sus técnicas de caza con el puñado de aparatos que permanecieron a su disposición, incluso después de que todo el peso y el enfoque de programa del avión a reacción hubiese sido redirigido hacia el refuerzo de las unidades de bombarderos.

La primera unidad de bombarderos seleccionada para su conversión al Me 262 fue la *Kampfgeschwader* 51 Edelweiss. A excepción de la de Polonia, la KG 51 había combatido en todas las principales campañas de la guerra. A finales de mayo de 1944 la mayor parte de esta muy experimentada unidad, que también se había transformado recientemente al Me 410 (aunque en su versión de bombardero, en lugar de la variante *Zerstörer* que operaba la ZG 26), tenía su base en Francia. El 23 de mayo, la *Geschwaderstab* y el I/KG 51, mandado por el Maj. Heinz Unrau, fueron retirados de sus bases situadas al oeste del Sena y recibieron la orden de presentarse en Lechfeld para volver a ser adiestrados, esta vez en el Me 262.

Esto era más fácil de decir que de hacer, ya que, aunque al Führer sólo le había costado un golpe de pluma transformar, como por arte de magia, al Me 262 en un bombardero, ello implicaba en realidad una gran cantidad de duro trabajo antes de que el primer aparato pudiese elevarse en el aire como tal. El primer requisito era el de aumentar su radio de acción. Esto hacía necesario disponer de un depósito de combustible adicional, el cual alteraba el centro de gravedad del avión. El depósito auxiliar, más la carga de bombas, hacían que la versión de bombardero del Me 262 fuese apreciablemente más pesada (a pesar de que el armamento situado en el morro se había reducido de cuatro cañones a dos), lo cual, a su vez, imponía reforzar el tren de aterrizaje.

Por lo tanto, al principio, la conversión de la KG 51 quedó restringida a los pilotos de la 3ª *Staffel* bajo el mando del Maj. Wolfgang Schenk. En



El Me 262 V10 "VI+AE" (Wk-Nr 130005) fue el primer reactor modificado para realizar pruebas en la configuración de cazabombardero. Aquí, el V10 es pilotado por Gerd Lindner, que está probando el prototipo de bomba remolcada *Deichselchlepp*. La velocidad máxima con esta configuración quedaba reducida a sólo 523 Km/h. Cuando llegaba al objetivo, el Me 262 realizaba un picado poco pronunciado, y sirviéndose del visor Revi, el piloto lanzaba la bomba soltando la barra de remolque y el ala de la bomba simultáneamente, ¡lo cual no resultó precisamente una innovación con mucho éxito!

cuanto a los aviones, se hicieron cargo de los cazas del EKdo. 262, la mayoría de los cuales habían sido modificados apresuradamente para transformarlos en cazabombarderos.

La invasión aliada de Normandía el 6 de junio de 1944 obligó a acelerar el "programa" de adiestramiento, que para la mayoría de los pilotos consistía sólo en cuatro o cinco vuelos de familiarización. Los primeros bombarderos Me 262 fueron entregados a principios de julio, y como prueba gráfica de la prisa con que habían sido fabricados estos primeros aparatos, basta señalar que no llevaban instalados visores de bombardeo. Para conseguir unos resultados satisfactorios en el bombardeo utilizando sólo el visor estándar Revi como elemento de puntería, era preciso que el piloto fuese un verdadero experto. Éste puede haber sido uno de los factores que provocaron la primera baja en servicio del Me 262, cuando, el 14 de julio, el *Stabsfeldwebel* (Brigada) Moosbacher se estrelló durante un bombardeo de prácticas sobre las aguas del Ammersee.

Para aquel entonces, casi una docena de miembros de la 3ª/KG 51 habían alcanzado la consideración de ser pilotos más o menos cualificados de Me 262. Era práctica normal en las unidades de la Luftwaffe denominar a los pequeños destacamentos independientes con el nombre de su jefe, de modo que se ordenó que el *Einsantzkommando* (Destacamento Operativo) *Schenk* con sus nueve Me 262 partiese de Lechfeld con destino a Francia el 20 de julio de 1944, el mismo día del ahora famoso atentado contra Hitler en su Cuartel General de la Guarida del Lobo en Prusia Oriental.

Sólo cinco consiguieron llegar a su destino, el aeródromo de Chateaudun, al oeste de Orleans (dos se estrellaron al despegar, porque sus pilotos no estaban acostumbrados al peso total de un Me 262 totalmente cargado con su configuración operativa, mientras que otro sufrió una avería durante una parada intermedia en Schwäbich Hall y el cuarto se perdió y tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso al norte de paris). Sólo habían pasado ocho semanas desde que Hitler había exigido que el Me 262 fuera empleado únicamente como "bombardero relámpago". Pero ahora, cuando su orden estaba a punto de ser cumplida, dejó a Schenk y a los cuatro pilotos que le quedaban con las manos atadas con la nueva orden de que, mientras volasen sobre territorio en poder del enemigo, ¡tenían expresamente prohibido volar a una velocidad superior a 750 km/h y descender por debajo de una altitud de 4.000 metros!

No es de extrañar que el *Eins.Kdo. Schenk* no tuviese ninguna influencia en absoluto sobre la lucha en el frente occidental (al parecer, los aliados ig-



"Bombo" Schenck, que había sido piloto de la Luftwaffe desde antes de comenzar la guerra, asumió el mando del programa de adiestramiento concebido para convertir a antiguos pilotos de *Kampfgeschwader* al "bombardero" Me 262A-2a en Lager-Lechfeld el 20 de junio de 1944.

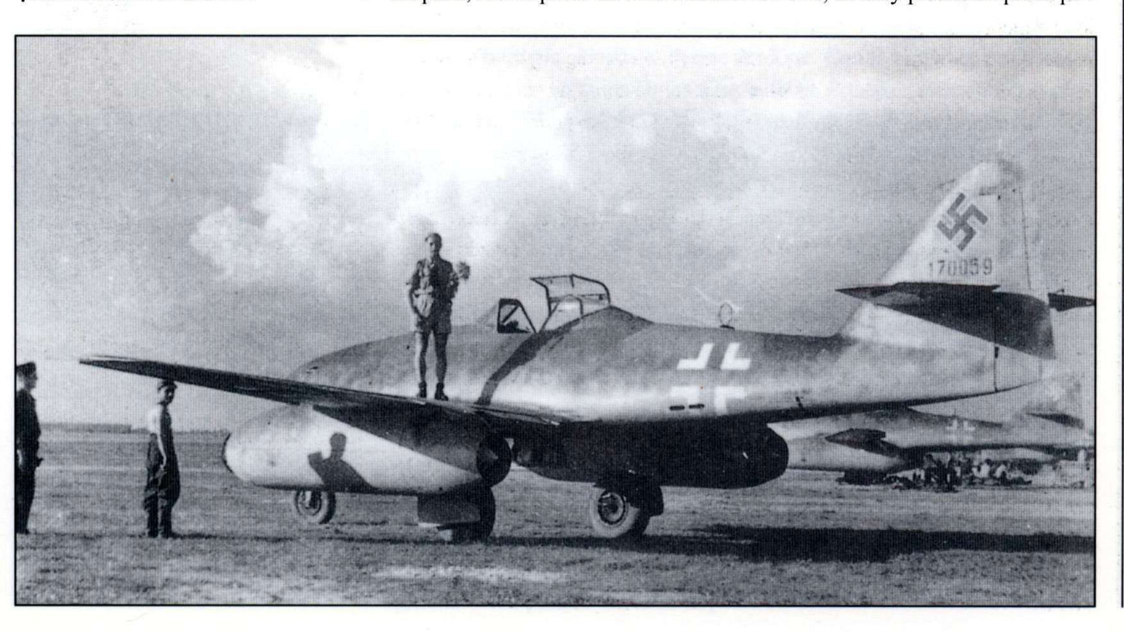
noraban completamente su presencia, ya que no existe ninguna mención sobre el Me 262 en ninguno de los informes de inteligencia que se elaboraron durante la Batalla de Francia). En lugar de ello, el quinteto de reactores se unió al éxodo general, retirándose a Chièvres, al suroeste de Bruselas, vía Creil y Juvicourt. Allí, al oeste de la capital belga, fue donde, el 28 de agosto, el *Eins. Kdo. Schenk* sufrió su única baja en combate, cuando el Oberfeldwebel (Sargento 1º) Hyronimus Lauer se estrelló con su aparato al intentar escapar de una patrulla de cuatro P-47, que se habían lanzado en picado a toda potencia "a 50 metros de distancia de la cola gris oscura del reactor".

Mientras el *Eins. Kdo. Schenk* se estaba preparando febrilmente para la que sería su infructuosa intervención en Francia, los otros ocupantes del complejo de Lechfeld, el puñado de pilotos del EKdo. 262, habían seguido discretamente –casi clandestinamente– refinando y perfeccionando sus propias tácticas de caza. Pero antes de que pudieran ponerlas en práctica, la unidad sufrió un duro golpe con la pérdida de su jefe el 18 de julio.

Hay cierta confusión en torno a las circunstancias exactas de la muerte del Hptm. Thierfelder. Un informe alemán sostiene que perdió la vida en acción contra los bombarderos pesados de la 15ª AF que se dirigían hacia el Norte para atacar Baviera desde Italia, pero no existen evidencias en los informes americanos que apoyen esta tesis. Otras fuentes afirman simplemente que no regresó –por razones desconocidas– de una salida de contrareconocimiento. Tal vez esta última teoría sea la más probable, ya que inicialmente el EKdo. 262 concentró sus esfuerzos en tratar de interceptar y derribar a los Mosquito y Spitfire de reconocimiento de la RAF que efectuaban incursiones a gran altura.

El 26 de julio fue uno de aquellos Mosquito con base en el Reino Unido, sorprendido cerca de Munich por el Lt. Alfred Schreiber, el que sería considerado como la primera victoria de la unidad (de hecho, aunque dañado, el Mosquito consiguió ponerse a salvo llegando a un aeródromo italiano en manos de los aliados). La segunda victoria de Schreiber, un Spitfire de reconocimiento cuyo derribo fue reclamado exactamente una semana después, nunca pudo ser confirmada. Por ello, es muy probable que la pri-

Un Me 262A-1a del EKdo. 262 en la base de Lager-Lechfeld a finales del verano de 1944. El hombre que está de pie sobre el ala ha sido identificado como el Lt. Fritz Müller, que posteriormente se convertiría en un as con la JG 7. El avión es el Wk-Nr 170059, construido en Leipheim, que posteriormente prestó servicio en el KG 51.



mera victoria conseguida por un reactor en la Historia fuese el derribo confirmado de un Mosquito PR XVI del 540º Sqn. –otro aparato de reconocimiento– abatido la tarde del 8 de agosto por el Lt. Joachim Weber sobre Ohlstadt, a unos 65 kilómetros al sur-sureste de Múnich. Esto, si no se tienen en cuenta las dos bombas volantes V1 no pilotadas derribadas por los Gloster Meteor Mk I de la RAF, pertenecientes al 616º Sqn. cuatro días antes... siendo este suceso una prueba evidente de los 21 meses de ventaja alemana en el desarrollo de reactores –el tiempo transcurrido entre los primeros vuelos de prueba del He 178 y del Gloster E.28.39– desperdiciados por las ingerencias "políticas".

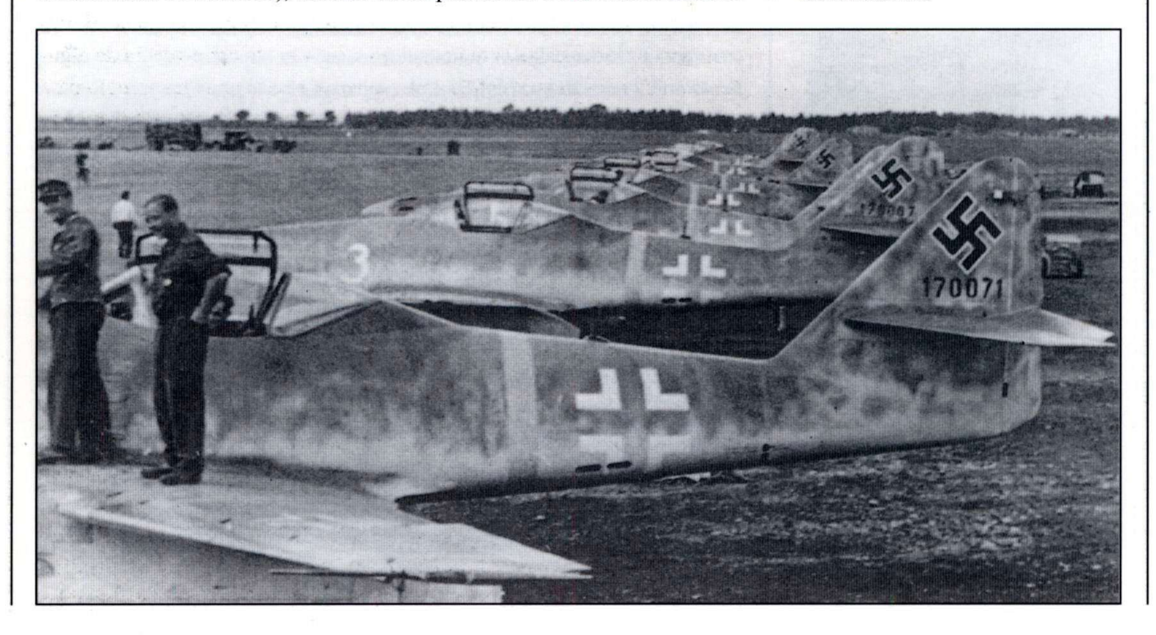
Siete días después, el 15 de agosto, el EKdo. 262 derribó su primer, y único, bombardero pesado, un solitario B-17G que volaba a lo largo del Rhin atacando a las embarcaciones fluviales que iba encontrando. La Fortaleza Volante era un rezagado del 303º BG que terminó siendo derribado por el *Feldwebel* Helmut Lennartz sobre las afueras de Stuttgart. La tripulación del bombardero, totalmente ocupada con la tormenta de fuego antiaéreo que le lanzaban las defensas terrestres de la ciudad, aparentemente no se percató de la presencia del reactor que se lanzó sobre ellos.

Más tarde, Lennartz recordaba así aquel suceso: "Le alcancé en el ala izquierda. El efecto de mis proyectiles de 30 mm fue devastador. El ala saltó completamente en pedazos". Cuando aterrizó, la primera persona que acudió a felicitar al Fw. fue el mismísimo profesor Willy Messerschmitt.

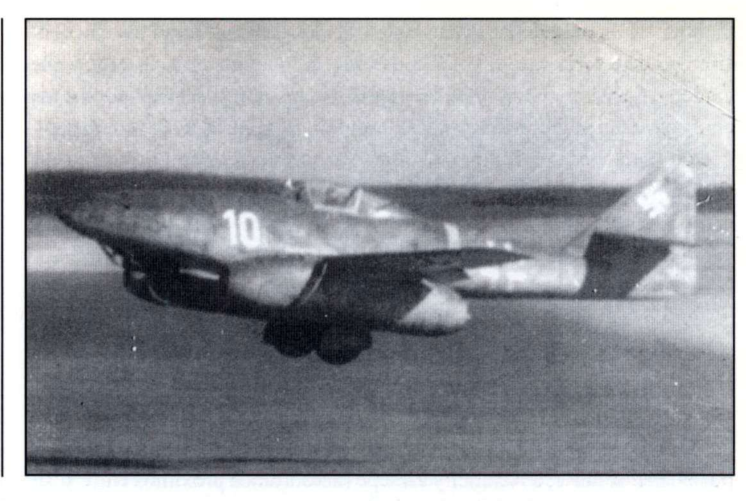
Para aquel momento, quizás detectando una ligera disminución de la intransigencia de Hitler contra el empleo del Me 262 como caza, Adolf Galland hacía planes para aumentar la plantilla del EKdo. 262 a 40 aviones. La unidad, mandada desde la muerte de Thierfelder por el Hptm. Horst Geyer, un *Experte* de la JG 51 con 18 victorias en su haber, iba a dividirse en dos *Staffeln* (constituidas con mandos proporcionados por las dos *Staffeln* originales, la 8ª y la 9ª/ZG 26) mandadas respectivamente por los Oblt.s Müller y Bley.

Tres días después del derribo del B-17, Lennartz, junto con Joachim Weber (hasta el momento los dos únicos pilotos de Me 262 con victorias confirmadas en su haber), volaron como puntos del Oblt. Müller hasta la

Todos los aviones de esta formación de aparatos estacionados en línea del EKdo. 262 en Lechfeld llevan la franja amarilla, pintada en la parte central del fuselaje, distintiva de la unidad. El aparato que está en primer plano, el Wk-Nr 170071, el "2 Blanco" que era pilotado con frecuencia por el Maj. Erich Hohangen durante el tiempo que estuvo en el III/EJG 2 y cuando era *Kommandeur* del III/JG 7. El segundo avión, el "3 Blanco" (Wk-Nr 170067), terminó sus días en el KG(J) 54.



Las dos fotos de esta página muestran al "10 Blanco", un Me 262A-1a/*Jabo* (obsérvense los soportes para las bombas situados bajo la parte delantera del fuselaje) del EKdo. 262. La fotografía superior ilustra perfectamente la lenta técnica de ascensión suave del reactor durante el despegue –el tren de aterrizaje rápidamente recogido, flaps a la mitad y aletas de ranura del borde de ataque extendidas automáticamente–. Este avión pasaría más tarde al III/EJG 2, después de haber prestado servicio en el Kdo. Nowotny.





base de Rechlin-Lärz. Aunque los ocupantes de la base no les esperaban, el trío fue alojado en unos barracones desiertos que estaban en el extremo Sur de las dispersas instalaciones de la base experimental. Aquí se establecieron y se prepararon para recibir al resto de la *Staffel*, la mayoría de la cual llegaría antes del 21 agosto.

Por tratarse de una instalación de pruebas, Rechlin carecía de la mayor parte del equipamiento esencial para el adecuado funcionamiento de una unidad "operativa". La carencia más manifiesta era la de un sistema de control por radar terrestre. Pero esto se remedió cuando el oficial de transmisiones, Lt. Viktor Preuker, pidió permiso para visitar Berlín. Allí encontró una instalación completa de radar Würzburg lista para ser enviada al Frente del Este. Con la connivencia de algunos amigos bien situados en las altas esferas, Preusker se las arregló para que el sistema fuese dado de baja como "destruido en un bombardeo" ¡y consiguió reexpedirlo discretamente hacia el norte, a Rechlin!

A pesar de esta iniciativa, la unidad no consiguió demasiados éxitos durante su breve estancia en Rechlin-Lärz. Las primeras misiones tuvieron lugar el 10 de septiembre de 1944 pero, por lo que sabemos, sólo se consiguieron dos victorias: una el 14 de septiembre y la segunda cuatro días después, siendo, también, ambas víctimas Mosquito de reconocimiento, derribados por el Lt. Joachim Weber.

A otro pequeño destacamento –el *Kommando Wegmann*, que fue desplegado en Erfurt-Bindersleben bajo el mando del *Adjutant* del EKdo. 262, Oblt. Wegmann– le fue todavía peor. A pesar de gozar del beneficio de un radar Würzburg adquirido legalmente, no consiguió anotarse ni una sola victoria.

Por lo tanto, fue a los pilotos del EKdo. 262 que habían quedado en Lechfeld (con secciones subordinadas en Leipheim y Schwäbisch Hall) a quienes correspondió anotarse la parte del león de las victorias obtenidas

durante las últimas semanas de existencia de la unidad. Entre los que consiguieron sus primeras victorias con el Me 262 durante este período, y que posteriormente se convertirían en ases de los reactores, estaban pilotos tan célebres como el *Oberfeldwebel* Helmut Baudach, de la JG 2 "Richtofen", que ya tenía 15 victorias en su haber y que ahora derribó un Spitfire PR XIX de reconocimiento (perteneciente al 683º Sqn.) el 24 de agosto, seguido de un Mustang P-51D del 339º FG (el primero de su clase que sucumbía ante un Me 262) el 11 de septiembre.

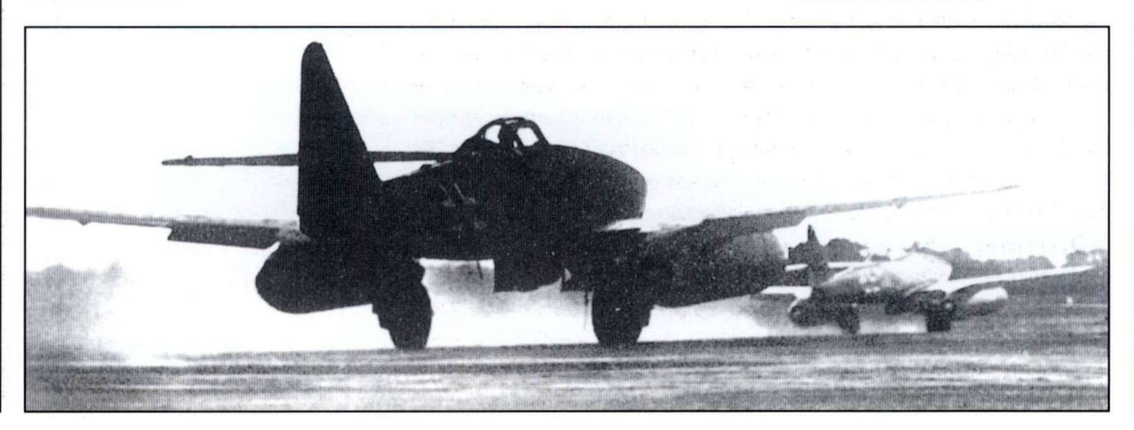
El 20 de septiembre de 1944, Hitler admitió que el esfuerzo principal de la línea de producción de los Me 262 debía cambiarse hacia los cazas. Inmediatamente, Galland comenzó a redistribuir el despliegue de sus escasas fuerzas. Exactamente una semana después de que los componentes "operativos" del EKdo. 262 –los destacamentos de Rechlin-Lärz y Erfurt-Bindersleben, además de parte de los de Lechfeld – recibieron la orden de trasladarse al norte, a Achmer y Hesepe (aeródromos próximos entre sí situados cerca de Osnabrück), donde constituirían la base de un nuevo y más potente *Einsatzkommando* de caza.

Entre tanto, el resto del personal de la Plana Mayor del EKdo. 262, todavía mandada por el Hptm. Horst Geyer, se incorporaría al recién creado *Ergänzungsjagdeschwader* 2 (Grupo de Adiestramiento Operativo de Caza). Esta unidad estaba compuesta por cuatro alas totalmente independientes, cada una de las cuales estaba encargada de preparar a los nuevos pilotos para prestar servicio en el frente en un tipo de avión determinado. El antiguo EKdo. 262 del Hptm. Geyer, que permaneció en Lechfeld, se convirtió ahora en el III/EJG 2, la unidad encargada oficialmente del adiestramiento de todos los futuros pilotos de caza de Me 262.

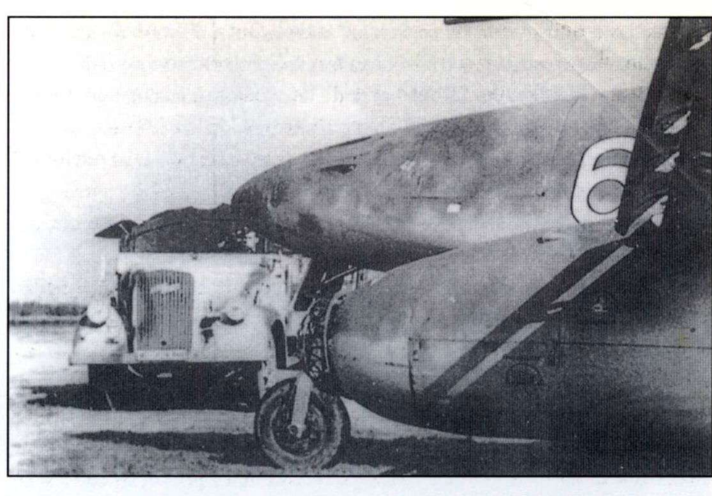
La importancia del papel desempeñado por el III/EJG 2 fue puesta de manifiesto el 4 de noviembre de 1944, cuando el Führer, en una rara admisión de su propia falibilidad, cedió por fin a las súplicas de sus expertos. Desde aquel momento (aunque ya era materialmente demasiado tarde para afectar al curso de la guerra), toda la producción de los Me 262 estaría destinada a los cazas. A fin de formar a los pilotos que debían pilotarlos, estaba previsto dotar al III/EJG 2 de una plantilla de 122 Me 262, cuatro veces superior a la de un *Gruppe* operativo normal.

La realidad quedó muy lejos de estas previsiones. La última semana de noviembre el *Gruppe* del Hptm. Geyer consistía en una docena de instructores, sesenta y nueve pilotos alumnos esperando ser instruidos... ¡y sólo dos Me 262!

Una *Rotte* de cazabombarderos Me 262A-1a/*Jabo* del *Eins. Kdo. Schenk* despegando de Juvincourt, cerca de Reims, donde tuvieron su base unas 48 horas durante la larga retirada de Normandía.



Pero antes de que acabase el mes empezaron a producirse acontecimientos. El número de alumnos aumentó a 112 (con el correspondiente aumento de instructores hasta 26) y, lo que es más importante, el número de Me 262 aumentó a 23, entre ellos los dos primeros aparatos biplaza de entrenamiento que se fabricaron. El 1 de diciembre se produjeron más cambios orgánicos. De las tres *Staffeln* que componían el III/EJG 2, la 9ª/EJG 2 fue equipada con una serie de aviones de hélice (para familiarizar a los alumnos con los aparatos bimotores) y fue trasladada a Lansberg. Las otras dos *Staffeln* siguieron operando con el Me 262, permaneciendo la 10ª/EJG 2 en Lechfeld junto con la *Gruppenstab* y la 11ª/EJG 2 fue trasladada a Unterschlauersbach, cerca de Nuremberg.



Esta instantánea pertenece a una secuencia de fotografías sobre escenas de la vida cotidiana del III/EJG 2 (III *Ergänzungsjagdgeschwader* 2) tomadas a finales de octubre de 1944 en Lager-Lechfeld. Esta unidad se formó con una numerosa dotación de Me 262A-1a el 27 de octubre de 1944, y ostentaba la distinción de ser el único grupo de los cinco que componían la EJG 2 equipado con el avión propulsado por turborreactores. Se trataba de una unidad esencialmente dedicada al adiestramiento, cuyo primer *Kommandeur* fue el Hptm. Horst Geyer, quien permaneció al frente del *Gruppe* hasta el 1 de enero de 1945, en que fue sustituido por el famoso *Experte* de caza Maj. Heinz Bär. Este último se anotó 16 victorias a los mandos del Me 262, la mayoría de las cuales las consiguió con el III/EJG 2, antes de ser trasladado a la JV 44 el 23 de abril de 1945.

Los miembros de esta última unidad empezaron al poco tiempo a sentirse considerados como ciudadanos de segunda clase. La pista de hierba de Unterschlauersbach se volvía rápidamente imposible de utilizar a causa de la lluvia o la nieve y no podía compararse con la gran extensión de hormigón de las pistas de Lechfeld; las ruedas del morro se clavaban en el suelo y los accidentes se sucedían con una regularidad deprimente. La 11ª *Staffel* no recibió ni uno solo del puñado de aparatos biplaza Me 262B con que contaba el *Gruppe* (todos los cuales se quedaron en Lechfeld), y estaban firmemente convencidos de que su dotación de aparatos monoplaza estaba compuesta totalmente por los cazas a reacción Messerschmitt más antiguos y desgastados por el uso de Lechfeld.

El 1 de enero de 1945, el Maj. Heinz Bär, que ya ostentaba un registro de 204 victorias, sucedió al Hptm. Geyer en el mando del III/EJG 2. Este nombramiento, de *Geschwaderkommodore* de la JG 3 al cargo inferior a éste de *Gruppenkommandeur*, pudo tratarse de uno de los descensos en la carrera llena de altibajos del espontáneo Bär. La verdad es que fue una elección afortunada. La ingrata, aunque vital, tarea de continuar adiestrando pilotos para las unidades de cazas a reacción, la elite de la Luftwaffe, mientras todo se desmoronaba en ruinas a su alrededor, requería un hombre de la talla de "Pritzl" Bär.

Pese a que era un jefe que siempre ejercía su autoridad a través del ejemplo, las obligaciones administrativas del nuevo cargo de Bär le mantuvieron anclado con firmeza a tierra durante las primeras semanas. Hasta el 29 de enero no pudo realizar su primer vuelo como *Kommandeur* del III/EJG 2. A partir de entonces, "Buitre 1" –el indicativo radio táctico de Bär– estaba en el aire casi a diario, efectuando en total de 80 a 90 salidas con el *Gruppe*. Su primera victoria a bordo de un reactor (contra un P-51D) la consiguió tras una salida inmediata de alarma desde Lechfeld poco después del mediodía del 19 de marzo de 1945, su misión número 436 durante la guerra. Cuarenta y ocho horas después derribó un B-24D. Otro Liberator más y un P-51D, derribados el 24 de marzo, precedieron una sorprendente sucesión de dobles victorias durante el mes de abril: dos B-26 el día 9, dos P-47 el día 18 y dos P-51D el día 19.



Otra fotografía de la secuencia tomada en Lager-Lechfeld a finales de octubre de 1944. El III/EJG 2 operaba con esta flota de Me 262A-1a desde el amanecer hasta el ocaso en un vano intento de dar abasto a la demanda de pilotos de reactor mínimamente cualificados para las unidades del frente.

Heinz Bär tenía plena confianza en la superioridad del Me 262:

"El reactor era demasiado para un caza monomotor enemigo. Por otra parte, podíamos elegir si aceptábamos o rehusábamos el combate. Dependía totalmente de nosotros. La superioridad de prestaciones y la potencia de ataque que nos proporcionaba el Me 262 eran decisivas".

Pero Bär también era consciente de los puntos negativos del reactor:

"Si uno de los motores se paraba, teníamos problemas muy serios; y uno se quedaba de piedra si cuando estabas escaso de combustible, y disponiéndote a aterrizar, ¡descubrías que los cazas aliados te habían seguido hasta la base!"

Pero no fueron los cazas aliados quienes sentenciaron el final de los seis meses de la breve existencia del III/EJG 2, sino el avance de las tropas terrestres del Séptimo Ejército norteamericano del General Patch. Lechfeld fue evacuado el 23 de abril, retirándose el *Gruppe* a Munich-Riem, desde donde (dado que ya no era posible continuar con el adiestramiento) aquellos alumnos considerados con el suficiente dominio del Me 262, junto con varios instructores, fueron trasladados al noreste, a Praga-Ruzyn, a la JG 7. Un número más reducido de pilotos, entre los que estaba el Oberstlt. Heinz Bär, permanecieron en Munich-Riem para nutrir las filas de la JV 44 del Genlt. Adolf Galland.

Pero, entre tanto, ¿qué había sido de aquellos componentes "operativos" del original EKdo. 262 que, en septiembre de 1944, no habían sido designados para incorporarse al III/EJG 2 en Lechfeld, sino que habían sido desplegados hacia el norte, a Achmer y Hesepe, para formar un nuevo *Einsatzkommando*?

Estos elementos iban a constituir la unidad modelo de Galland, dando pruebas fehacientes de que el Me 262 podía – y debía– desempeñar un papel fundamental como caza en la defensa aérea del Reich. Pero el *Einsatzkommando* tenía tres factores en su contra desde el principio. En primer lugar, los 30 aviones que componían su dotación (quizás sea más exacto decir sus motores Junkers Jumo) no estaban ni por asomo en condiciones operativas, ni siquiera fiables. En segundo lugar, sólo un 50 por ciento de sus pilotos –los que anteriormente habían sido miembros del EKdo. 262– tenía

suficiente experiencia a los mandos del reactor. El resto habían sido reclutados a toda prisa después de haber realizado sólo dos, o como mucho tres, vuelos de familiarización superficiales con el Me 262 en Lechfeld o Rechlin.

Puede que estos dos inconvenientes fuesen inevitables dadas las circunstancias. El tercero –la elección de los dos aeródromos gemelos de Achmer y Hesepe como bases operativas del *Kommando*– fue un tremendo error. Aunque ambos contaban con largas pistas de hormigón, esenciales para las operaciones con los reactores, su situación, separados el uno del otro por sólo unos 5 km, y aproximadamente a 15 km al nor-noroeste de Osnabrück, les colocaba directamente bajo la línea de vuelo de una de las principales rutas de aproximación utilizadas por los bombarderos pesados de la USAAF que se dirigían a atacar el centro de Alemania y Berlín... una ruta que, además, los cazas de la Octava AF, que precedían a la oleada de bombarderos, tenían ahora la costumbre de barrer para suprimir cualquier oposición probable.

Para compensar estos factores negativos previstos, Galland escogió a uno de sus jefes de combate más capaces y de mayor éxito para ponerlo al frente del nuevo *Kommando*. El Maj. Walter Nowotny, nacido en Austria, era uno de los más destacados *Experten* del frente ruso. Había sido el primer piloto de la Luftwaffe en alcanzar las 250 victorias (el 14 de octubre de 1943, por lo cual había sido condecorado con los Diamantes de las Hojas de Roble y Espadas de su Cruz de Caballero). En febrero de 1944, por una orden especial del Führer, fue retirado del servicio en el frente y nombrado *Kommodore* del JG 101, una *Geschwader* (Ala) de caza de adiestramiento con base en Pau. Esta tranquila y pequeña ciudad al pie de los Pirineos franceses no era, en absoluto, del agrado de Nowotny, pero durante el período que estuvo destinado allí, había sido llamado a Lechfeld para probar en vuelo el Me 262. El 20 de septiembre dejó gustosamente el mando de la JG 101 para hacerse cargo de la recién creada unidad de reactores, compuesta por dos *Staffel,* que inevitablemente fue conocida como el *Kommando Nowotny.*

Tan ansioso como el mismo Galland por que el primer comando "operativo" de cazas a reacción de la Luftwaffe fuese un éxito, Nowotny no perdió ni un solo instante. Al serle presentado el Oblt. Hans-Günter Müller, jefe de la *Staffel* de Hesepe, la reacción de Nowotny fue inmediata:

"¿Cómo? ¿Es usted el *Staffelkapitän* y todavía no ha conseguido ni una sola victoria con el Me 262? ¡Le sugiero que se busque usted otro puesto dentro de la Defensa del Reich!"

El bombardero Me 262A-2a "9K+BK" perteneciente a la 2ª/KG 51 siendo remolcado desde su estacionamiento de dispersión camuflado a la pista de despegue de Rheine a finales del otoño de 1944.

Habiendo ya dejado clara su intención de reunir a su alrededor a tantos como fuese posible de sus antiguos camaradas de la JG 54 en el Frente del Este, Nowotny solicitó inmediatamente el traslado de uno de ellos para sustituir al pobre Müller. El Oblt. Alfred Teumen, condecorado con la Cruz de Caballero, era desde hacía mucho tiempo uno de los miembros de la JG 54 con 76 victorias en su haber. Tras la más breve de las conversiones al Me 262 en Rechlin, Teumen voló a bordo de uno de estos reacto-

res con destino a Hesepe el 4 de octubre. Pero en la fase final de la aproximación para el aterrizaje su aparato sufrió un fallo en el motor. El intento del inexperto piloto de aterrizar con un solo motor no tuvo éxito y perdió la vida a consecuencia del choque. Ésta no fue sino la primera de una serie de bajas (tanto en accidentes como en combate) que, en poco más de un mes, haría que el valiente, pero desafortunado, experimento que era el *Kommando Nowotny* ¡quedase reducido de 30 aviones a sólo 4!

Aunque aún no estaba en condiciones operativas, las primeras salidas de combate del *Kommando* se realizaron el 7 de octubre contra los bombarderos aliados que regresaban de atacar objetivos petrolíferos en el Reich. En Hesepe, el sucesor de Teumer, Lt. Franz Schall (otro *Experte* del frente soviético condecorado con la Cruz de Caballero, aunque en esta ocasión se trataba de un antiguo miembro de la JG 52), despegó con el "veterano" del EKdo. 262 Fw. Helmut Lennartz como punto. Cada uno de los pilotos consiguió derribar un B-24D.

Pero en Achmer la historia era completamente distinta. Allí, el *Staffelkapitän* Oblt. Paul Bley estaba despegando, junto con el Lt. Gerhard Kobert y el Oberf. Heinz Russel, cuando los tres fueron sorprendidos por cazas enemigos. Bley y Kobert cayeron ambos víctimas del mismo P-51D, pilotado por el Lt. Urban Drew, de 20 años de edad, perteneciente al 361° FG. Esta doble victoria elevó el registro de Drew a seis, convirtiéndole así en un as.

Sorprendidos en su momento más vulnerable (a baja cota, cuando estaban empezando a acelerar, e incapaces de hacer una maniobra de evasión violenta o de ascender bruscamente para escapar al ataque), los *Jagdflieger* eran una presa fácil; y aunque Bley consiguió colocar su aparato, ya alcanzado por los disparos enemigos, en posición invertida para saltar en paracaídas y vivir para combatir otro día (otras tres semanas, para ser exactos), Kobert no tuvo ninguna oportunidad cuando su aparato fue alcanzado en el depósito principal de combustible y explotó en una enorme bola de fuego naranja. El tercero del grupo, *Oberfähnrich* Russel, no había despegado todavía cuando su tren de aterrizaje fue arrancado por los disparos enemigos. Su Me 262 se deslizó a lo largo de la pista lanzando una lluvia de chispas antes de detenerse. Russel también consiguió escapar de su avión antes de que estallase en llamas.

Como consecuencia directa de estas pérdidas, fueron asignadas al *Kommando* dos *Staffeln* de Focke-Wulf 190D-9 para realizar patrullas permanentes durante las maniobras de despegue y aterrizaje de los reactores: la 9ª y la 10ª/JG 54 se establecieron en Achmer y Hesepe respectivamente. El 12 de octubre, la 9ª *Staffel* perdió seis de sus Focke-Wulf 190 cuando protegía el despegue de los Me 262 en Achmer. Por su parte, Bley y Lennartz consiguieron derribar un P-51D cada uno, pero sus aviones también resultaron dañados cuando se vieron obligados a efectuar aterrizajes forzosos lejos de la base.

Los Focke-Wulf 190 podían ofrecer cierta protección contra los aviones aliados a la caza de presas, ¡pero a qué precio! No podían evitar los

A pesar de ser una unidad puramente de bombarderos, algunos pilotos de la KG 51 intentaron –o se vieron obligados a ello– "mezclar" sus misiones. Aquí se ve, como, a principios de octubre de 1944, el Lt. Joachim Fingerlos de la 3ª *Staffel* a bordo del "9K+XL" persigue a un P-51D de la USAAF (parcialmente visible en la esquina superior derecha de la fotografía) cerca de Rheine, sin advertir que otro Mustang se le aproxima por la cola. Segundos después, el motor derecho del aparato de Fingerlos era alcanzado y estallaba en una masa de llamas. Aunque gravemente herido, el piloto consiguió saltar en paracaídas; había caído víctima del Lt. C. W. Mueller del 353º FG.





El arma: una vista de primer plano del cañón compacto de baja velocidad MK 108 con uno de sus proyectiles de alto explosivo de 30 mm. En el morro del Me 262 iban instalados cuatro de estos cañones, cada uno de los cuales tenía una cadencia de fuego de 660 disparos por minuto...

accidentes que iban reduciendo las fuerzas del *Kommando*. El 13 de octubre dos Me 262 más quedaron fuera de combate. Después de estas últimas bajas, fue cuando Nowotny impuso una prohibición de dos semanas para los vuelos operativos, mientras los técnicos de Messerschmitt intentaban evaluar las experiencias técnicas y tácticas obtenidas hasta la fecha. Aquélla resultaría una medida muy sensata.

Cuando las operaciones se reanudaron el 28 de octubre, la suerte del *Kommando* fue tan diversa como siempre. En aquella fecha, el Lt. Schreiber derribó un P-38 y el Lt. Schall un P-51D. Por su parte, el aparato de Schall resultó dañado al aterrizar de vuelta en Hesepe con la rueda del morro atascada. En Achmer, el *Staffelkapitän* Oblt. Bley había descubierto a su propia costa que los cazas aliados que estaban al acecho no eran el único peligro que estaba esperando a los imprudentes. Al despegar chocó contra una máquina de hincar pilotes que trabajaba en los cimientos de un nuevo edificio que se estaba construyendo a poca distancia del perímetro exterior de la base. Tras haberse estrellado en cuatro ocasiones en cinco despegues, Bley no consiguió salir con vida de este accidente. Su puesto fue ocupado inmediatamente por el Oblt. Georg-Peter Eder, *Kapitän* de reserva de la tercera *Staffel* con que estaba previsto dotarse al *Kommando*, que nunca sería creada.

Y así siguieron las cosas. El 29 de octubre dos suboficiales pilotos derribaron un P-47 cada uno, mientras que el aparentemente infatigable Schreiber derribó primero un Lightning de reconocimiento (designado F-5) y después tuvo que lanzarse en paracaídas tras chocar contra un Spitfire. A lo largo de la semana siguiente fueron derribados otros cinco cazas de la USAAF, pero al precio de diez de los miembros de la rápidamente decreciente plantilla de Me 262. El Oberf. Willi Banzhaff fue derribado dos veces; saltó en paracaídas tras un encuentro con los cazas de la Octava AF sobre Holanda el 1 de noviembre, sólo para ser abatido sobre Lüneburg por un Tempest de la RAF 48 horas después. Tres reactores más quedaron fuera de combate en aterrizajes forzosos o al aterrizar con un solo motor, y otros cinco más recibieron daños de menor consideración.

El 7 de noviembre, Adolf Galland visitó el *Kommando*. Había invitado al *Generaloberst* (Capitán General) Alfred Keller para que le acompañase. *Bomber* Keller (literalmente "sótano de bombas", es decir, refugio antiaéreo), como era conocido universalmente en toda la Luftwaffe, era el jefe del NSFK (Cuerpo de Aviación Nacional Socialista). Fue la presencia de este último la que indujo al Maj. Nowotny a ordenar una operación con todas las fuerzas disponibles a la mañana siguiente cuando recibió la noticia de que se aproximaba una incursión de bombarderos de la USAAF. El bajo nivel al que había caído la unidad quedó de manifiesto cuando este "esfuerzo" resultó reducido a sólo cuatro aparatos, dos de cada una de las unidades de Achmer y Hesepe.

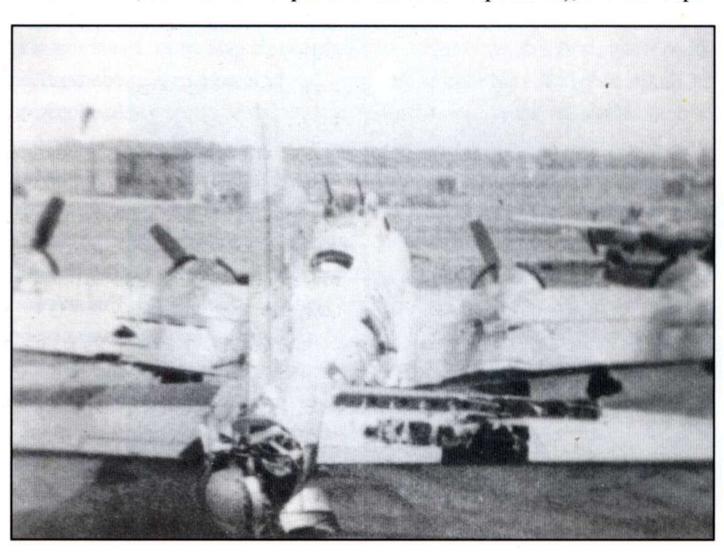
Pero incluso este gesto resultó excesivamente optimista. En Achmer, Wal-

ter Nowotny, cuya primera misión de combate con el Me 262 iba a ser ésta, no pudo conseguir que los motores de su aparato arrancasen, mientras que una de las ruedas del avión del Fw. Erich Büttner, uno de los componentes de la *Rotte* de Hesepe, reventó cuando rodaba por la pista, a consecuencia de lo cual el soporte derecho del tren de aterrizaje fue lanzado hacia arriba atravesando el ala. Por lo tanto, sólo el Oblt. Günther Wegmann, punto de Nowotny, y el jefe de la *Staffel* de Hesepe, Lt. Schall, consiguieron levantar el vuelo y enfrentarse al enemigo, derribando un P-47 y un P-51D respectivamente.

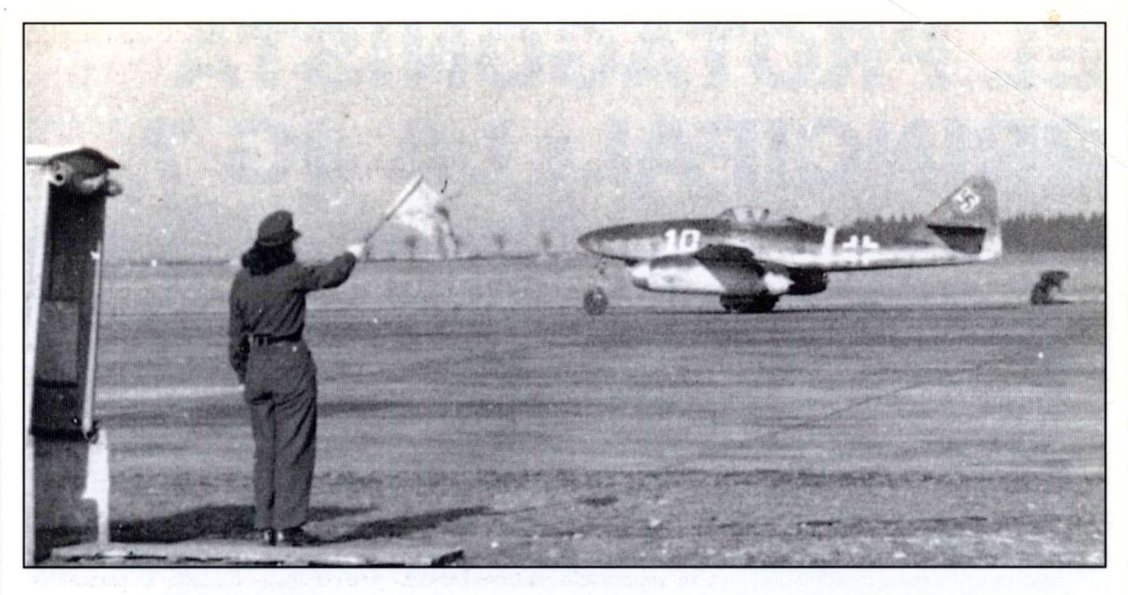
Sin embargo, cuando los bombarderos estaban en su vuelo de regreso, la avería del aparato de Nowotny había sido ya reparada. A primeras horas de la tarde consiguió por fin despegar, seguido por el Lt. Franz Schall, y desaparecieron entre una casi continua capa de nubes bajas para atacar la invisible oleada de bombarderos que volaban a unos 30.000 pies por encima. Schall no consiguió llegar hasta los bombarderos, pero derribó dos P-51D antes de sufrir una avería en el motor a gran altura. Con el morro de su aparato apuntando en dirección a tierra, Schall intentó desesperadamente volver a arrancar sus motores, pero antes de que pudiese conseguirlo fue atacado por otros Mustang y se vio obligado a saltar en paracaídas.

Las circunstancias exactas que rodearon el fin del Walter Nowotny siguen siendo desconocidas hasta el día de hoy. Quienes estaban en tierra oyeron claramente los sonidos del combate por encima de las nubes –el tableteo de los disparos de ametralladora, los estampidos más apagados del cañón de un Me 262– y un mensaje radio transmitido por Nowotny comunicando que había derribado un B-24D (probablemente se tratase de un B-17G) y reclamando el derribo probable de un P-51D. Pero a continuación informó de un fallo en uno de sus motores antes de enviar una última transmisión entrecortada que contenía la palabra "ardiendo".

Si la baja de Nowotny fue debida a otro de los catastróficos fallos de motor que atormentaron a su *Kommando* a lo largo de su corta historia, o si su muerte fue atribuible a los cazas enemigos (hace pocos años, algunos historiadores norteamericanos han propuesto que el vencedor de Nowotny fue el piloto de P-51D Lt. Robert. W. Stevens, perteneciente al 364º FG, pero incluso esta sugerencia ha sido formulada con carácter provisional, y no definitivo, a la luz de las pocas evidencias disponibles), o a los dispa-



...Y los daños que producía. Aunque de mala calidad, esta fotografía ilustra gráficamente lo efectiva que resultaba esa arma contra los B-17. Obsérvese que la cúpula del ametrallador de cola ha sido destruida, el plano de cola derecho también y el aparato tiene ambas alas dañadas. Esta Fortaleza Volante del 305º BG es, de hecho, la que fue atacada por el Me 163 pilotado por el Lt. Hartmut Ryll el 16 de agosto de 1944.



Una instantánea del "10 Blanco" (Wk-Nr 110926) perteneciente al III/EJG 2, pilotado por el Lt. Kurt Bell durante el rodaje de una película de adiestramiento de la Luftwaffe. Bell recibe la autorización para despegar por medio de las señales que le hace con una banderola una auxiliar femenina de la Luftwaffe, cuyo peinado, sospechamos, ¡provocaría un ataque de furia a cualquier sargento del WAAF que se preciase!

ros de la artillería antiaérea propia, es un punto discutible. A pesar de ello, el resultado final queda fuera de toda cuestión. Muchos testigos observaron al Me 262 cayendo verticalmente en picado desde las nubes y estrellarse contra el suelo en Epe, a unos 2,5 kilómetros al este de Hesepe. Entre quienes presenciaban aquel suceso estaba Adolf Galland, quien inmediatamente nombró al Oblt. Georg-Peter Eder para sustituir a Nowotny.

Pero el *Kommando* no iba a sobrevivir durante mucho tiempo al jefe que le había dado su nombre. El ahora ascendido a Hptm. Eder realizó unas cuantas salidas más desde Achmer, entre las que estuvo la del 13 de noviembre, durante la cual consiguió su primera victoria a bordo de un reactor "casi por accidente", como relató más tarde:

"Había salido al encuentro de un Lightning de reconocimiento que volaba a gran altura. Los del control de tierra hicieron un magnífico trabajo, aunque no me fue difícil localizarle porque iba lanzando una espesa estela de vapor. Me aproximé a él desde una altura ligeramente superior y con el sol a mis espaldas. Cuando estaba a unos 800 metros, descendí para situarme en la estela de vapor inmediatamente detrás de él. Hice una rápida comprobación de mis armas y de los instrumentos del motor. Pero debí de estimar mal mi velocidad de aproximación, porque cuando volví a mirar al frente un segundo después, la silueta del Lightning llenaba todo mi parabrisas; era más grande que cualquier otro avión que jamás hubiese tenido delante de mí. Intenté pasarle por encima, pero ya era demasiado tarde. Se produjo un choque tremendo, y desapareció. Esperé unos pocos segundos a que sucediese algo –que se desprendiese un ala o que se parase uno de mis motores– pero, aparte de unas cuantas abolladuras grandes, todo estaba bien y mi cacharro continuaba volando".

No le ocurrió lo mismo al P-38 que, al parecer, se estrelló cerca de Scheissheim.

El 17 de noviembre, cuando ya la mayoría de los pilotos habían sido retirados a Lechfeld para reequiparse, Eder se puso al frente de la última misión del *Kommando* desde Achmer. Cuarenta y ocho horas después, él y los demás miembros de la unidad formarían el núcleo del III *Gruppe* de la primera, y única, auténtica *Geschwader* de cazas a reacción de la Luftwaffe: la JG 7.

EL PROTAGONISTA PRINCIPAL: LA JG 7

La JG 7 ostenta la distinción de haber sido el operador más prolífico del Me 262. Detengámonos un momento a considerar las características específicas de esta *Jagdgeschwader* que confirma su condición de haber sido la principal unidad usuario del revolucionario caza a reacción de Messerschmitt. La JG 7 fue la primera unidad de caza del frente dotada con este avión, y durante los siete meses de su existencia, recibió más Me 262 y pilotos que cualquier otra *Geschwader*. A consecuencia de su relativa superioridad en cuanto al número de pilotos, la JG 7 fue también la responsable de la producción de la mayoría de los ases de los cazas a reacción de la Luftwaffe.

Como ya se ha mencionado antes en este volumen, la efectividad del Me 262 como un diseño capaz de ganar la guerra había sido reconocida ya en la primavera de 1943 cuando destacados pilotos de caza de la Luftwaffe, como el Hptm. Wolfgang Späte y el Genlt. Adolf Galland, tuvieron la oportunidad de realizar vuelos de prueba en un prototipo de este avión. Späte voló por primera vez en un Me 262 el 17 de abril, mientras que Galland evaluó el Me 262 V4 cinco semanas después. El caza a reacción causaría una gran impresión a Galland, quien no sólo comprendió sus posibilidades, sino que, hacia el final de la guerra, se convertiría él mismo en un as de los cazas a reacción (al igual que Späte) a los mandos de un Me 262 de serie.

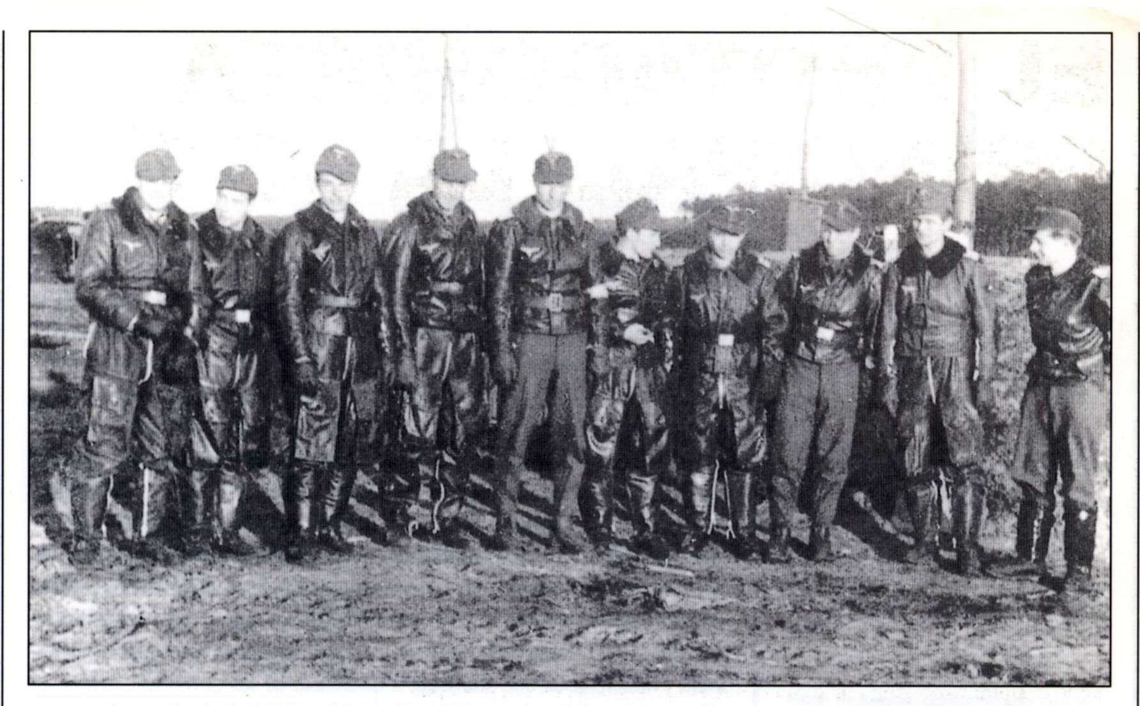
Salida Falsa

La JG 7 fue creada en agosto de 1944 con el propósito expreso de operar dos *Gruppen* de Focke-Wulf 190 desde Königsberg. Sin embargo, la escasez de pilotos y de aviones desbarató estos planes y, en lugar de ello, se decidió dotar a los dos *Gruppen* con Bf 109G-14 y operar con el II *Gruppe* desde el aeródromo checoslovaco de Ziegenhain. Del mismo modo que los planes de dotar a la unidad con Focke-Wulf 190 se habían frustrado a causa de la aguda escasez de pilotos y aviones, también la orden del OKL de dotar a la nueva *Jagdgeschwader* con el Bf 109G-14 hubo de ser revocada.

A pesar de estos contratiempos, el *Oberst* Johannes *Macki* Steinhoff fue



Según los informes, éste era el Me 262A-1a pilotado por el Maj. Theodor Weissenberger, *Kommandeur* del I/JG 7 en Lechfeld a finales de 1944. Desgraciadamente, la insignia de la unidad es indescifrable en la fotografía original, y aunque la presencia del pequeño número debajo del escudo indica que este aparato pertenece a la *Stab* de la JG 7, otras fuentes sugieren que podría tratarse de un aparato de la KG 51.



Algunos pilotos del II/JG 7 posan para una foto de grupo tomada en Brandenburgo-Briest en febrero de 1945. De izquierda a derecha están el *Oberfeldwebel* Heinz Arnold (muerto en combate), el Uffz. Heine Geisthövel (muerto en combate), el *Feldwebel* Franz Köster, el Uffz. Helmut Detjens, el Lt. Joachim Weber (muerto en combate), el Uffz. Ernst Gefing, el *Feldwebel* Wilhelm Bergmann, el *Feldwebel* Heinz Eichner (muerto en combate), el *Oberfeldwebel* A. Lübking (muerto en combate) y el Lt. Fritz R. G. Müller.

puesto al mando de la JG 7, y los acontecimientos parecieron tomar inmediatamente un giro total para mejorar, ya que la plantilla de la *Geschwader* se aumentó para incluir a tres *Gruppen*, todos los cuales estarían equipados con el nuevo avión turborreactor Me 262 fabricado por Messerschmitt. Después de la guerra, Steinhoff recordaba los primeros días de aquel otoño de 1944, cuando se estaba iniciando la formación de la primera *Geschwader* de cazas a reacción del mundo:

"Los primeros aparatos empezaron a llegar. Venían desmontados en secciones sobre largos trenes desde el sur del Reich, y los mecánicos, ayudados por un equipo de la fábrica Messerschmitt, empezaron a montarlos y a instalar los cañones. Antes de terminar el mes de noviembre estábamos en el aire, realizando vuelos de adiestramiento en patrullas de a tres aviones y en pequeñas formaciones".

Después de seis semanas de instrucción de vuelo en Brandenburgo-Briest, Steinhoff empezó por fin a tener la sensación de que la JG 7 estaba cerca de poder considerarse en condiciones operativas. Los nuevos aviones, los problemas con el suministro de piezas de repuesto especiales y la llegada de nuevos pilotos significaban que todavía faltaba tiempo para que Steinhoff pudiese hacer que la JG 7 se pareciese a una unidad cohesionada. De hecho, esta falta de cohesión operativa iba a ser un lastre para la *Geschwader* durante el resto de la guerra. Normalmente, los pilotos de la JG 7 combatían en unas condiciones de extrema tensión y de actividad frenética, bajo las cuales pilotos inadecuadamente instruidos solían ser lanzados a la acción antes siquiera de que hubiesen podido dominar el vuelo con el reactor, y menos aún cómo volar con él y sobrevivir cuando se enfrentaban con el enemigo.

Antes de que terminase la segunda semana de noviembre, el núcleo fundamental de oficiales y suboficiales pilotos de la JG 7 había sido reunido en el aeródromo "Silber" (Plata) de la base de Lager-Lechfeld, en el corazón de Baviera. Muchos de estos hombres habían disfrutado ya de años de éxitos en cazas de hélice, y uno de ellos, Hermann Buchner, resaltó que el

70 por ciento de aquellos pilotos eran ases. Con semejante cuadro de expertos *Jagdflieger*, se esperaba que los pilotos entrasen en acción rápidamente a la primera oportunidad que se presentase. Sin embargo, no iba a ser así, ya que ante el primer indicio de ataque aéreo, los Me 262 eran escondidos bajo la sombra del árbol más cercano a la pista de Lager-Lechfeld, y se ordenaba a los pilotos que corriesen a protegerse a la trinchera más próxima. Estas órdenes no contribuían a elevar la moral, y los pilotos, bajo el mando de Rudi Sinner, consiguieron arrancar a sus superiores la concesión de que una *Schwarm* se mantuviese en "estado de alerta" para efectuar un despegue inmediato en caso de que fuesen detectados aviones enemigos.

La *Schwarm* entró en acción por primera vez el 28 de noviembre, participando en la salida cuatro pilotos entre los que estaban Sinner y Buchner; el Maj. Sinner era el *Schwarmführer* (jefe de la patrulla de cuatro aviones) y el *Oberfeldwebel* Buchner su *Rottenführer* (jefe de pareja de aviones). El siguiente relato de esta histórica salida está basado en la información recogida por los autores de boca del mismo Buchner.

El tiempo no era demasiado bueno cuando se ordenó el despegue a las 11:15 horas aproximadamente. El pequeño motor de arranque Riedel con que estaba equipado el Me 262 de Buchner empezó a producir sus chasquidos característicos, y el piloto tuvo suerte de que sus motores arrancasen a la primera y funcionasen con suavidad, a diferencia de los otros tres *Jagdflieger* que formaban la *Schwarm* de alerta, todos los cuales tuvieron problemas que impidieron que alguno de sus turborreactores Jumo 004 consiguiese arrancar. Rápidamente se tomó la decisión de que Buchner tendría que salir solo.

Una capa de estratos se extendía de Este a Oeste sobre Augsburgo. Pronto Buchner se encontró volando entre una capa continua de nubes por debajo y el cielo azul, en el que se entrecruzaban las estelas de vapor. Ahora su único contacto con tierra era a través de la radio. Por su receptor llegaron las instrucciones de "Leander" (el control de tierra de Stuttgart): "Caruso 270. Avión de reconocimiento. Pájaro delante a 70". A una altitud de 8.000 metros, el Me 262 se dirigió a toda velocidad hacia el objetivo. Buchner examinó una vez más los instrumentos de la cabina, antes de recibir otro mensaje de "Leander" que le informaba que su distancia al objetivo se estaba reduciendo. Para aquel momento, llevaba en el aire más de 20 minutos y todavía volaba sobre una capa continua de nubes. El objetivo estaba ya a sólo diez kilómetros de distancia, así que Buchner comprobó sus armas, preparándose para el contacto. "Leander" continuaba informándose de su distancia al objetivo –cinco kilómetros, cuatro kilómetros, tres kilómetros, dos kilómetros– hasta que localizó un pequeño punto a su derecha que pensó sería el avión enemigo.

Casi inmediatamente Buchner identificó su presa como un P-38 Lightning (un aparato de reconocimiento de la variante F-5) y rápidamente lo centró en su visor de puntería antes de pulsar el disparador situado en la palanca de control. La primera ráfaga de disparos de cañón fue demasiado alta, de modo que bajó un poco el morro y abrió fuego una vez más con sus cañones... y esta vez alcanzó al objetivo.

Con la superior velocidad del Me 262 Buchner consiguió pronto sobrepasar al Lightning alcanzado, que rápidamente se ladeó hacia la izquierda y cayó en barrena. El piloto alemán maniobró con su reactor efectuando un viraje para ponerse a la altura de su víctima, después escrutó el cielo en busca del Lightning en llamas, que había caído en espi-

ral en la capa de nubes que había debajo; lo localizó antes de que se adentrase entre los cúmulos. Después Buchner transmitió su éxito a "Leander" y solicitó un rumbo para regresar a la base. El controlador le felicitó y luego le indicó el rumbo de regreso "Caruso 090". Otra comprobación de los instrumentos –especialmente de los que indicaban el estado de funcionamiento de los temperamentales motores Jumo 004 y el estado del combustible – fue seguida por otra instrucción de "Leander" indicándole que el control del vuelo de regreso a la base era transferido a "Baviera". Durante el vuelo de Buchner las condiciones meteorológicas en Lager-Lechfeld habían empeorado, la base de las nubes había descendido a sólo 500 metros y la visibilidad se había reducido de 10 a 15 kilómetros; tendría que efectuar una aproximación ciega para el aterrizaje.

Cuando el Me 262 se sumergió entre las nubes, la visibilidad de Buchner se hizo decididamente turbia. Mantuvo la velocidad a 650 km/h, y a una altitud de sólo 600 metros, el reactor salió de la base de la nube que estaba situada directamente sobre el aeródromo. Buchner redujo aún más su velocidad, a 300-250 km/h, bajó los flaps y el tren de aterrizaje y situó el caza para efectuar una aproximación directa. Menos de un minuto después, sintió cómo el tren principal tocaba tierra y escuchó el reconfortante chirrido de los neumáticos al hacer contacto el Me 262 con la pista de hormigón de Lager-Lechfeld. El vuelo había durado 80 minutos, de las 11:35 a las 12:55. Aquel mismo día, el Maj. Rudi Sinner derribó también un P-38/F-5 sobre el lago Ammersee.

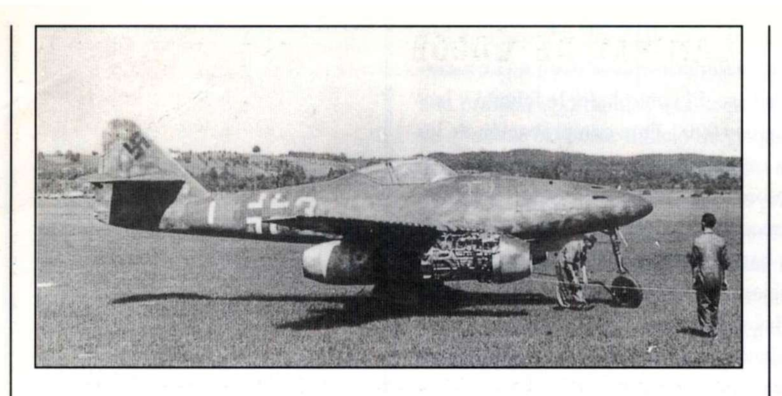
Los Antiguos Pilotos de Bombardero de la JG 7

Muchos de los novatos enviados a nutrir las filas de la JG 7 procedían de las *Kampfgeschwader;* como antiguos pilotos de bombardero, se les consideraba los mejor cualificados para manejar el nuevo tipo de avión a reacción gracias a su licencia de vuelo de tipo "C". Un piloto que tuviese esta cualificación estaba capacitado para pilotar aviones que superasen los 5.000 kilos de peso oficial, y habían superado los cursos de vuelo instrumental de la época que les permitían realizar salidas adentrándose en territorio enemigo. También se esperaba que los pilotos de bombardero fuesen capaces de dirigir eficazmente estas misiones a gran distancia, al mismo tiempo que fuesen capaces de coordinar las actividades individuales de los miembros de su tripulación. Dotado con unas cualidades como éstas, era razonable esperar que un individuo que satisfaciese estos criterios fuese capaz de dominar un caza a reacción y las tácticas necesarias para pilotarlo con eficacia en combate, en un corto espacio de tiempo. ¿O tal vez no?

En realidad, el innovador caza monoplaza Me 262A-1a requería que su piloto no sólo fuese un excelente aviador, sino también un individualista capaz de actuar espontáneamente en respuesta a una situación de combate fluido, una cualidad fundamental para el éxito de los *Jagdflieger*. Por lo tanto, la estrategia oficial del OKL de reorientar a los pilotos de bombardero al Me 262 debido a su supuesta superioridad técnica sobre sus camaradas pilotos de caza era equivocada, debido al error fundamental de no tener en cuenta su capacidad para "luchar" con el reactor en combate. Esto quedó rápidamente de manifiesto cuando varios experimentados veteranos de las *Kampfsgeschwader* cayeron durante los primeros combates caza contra caza en que participaron aviones de la JG 7. Esta política equivocada fue abandonada finalmente en marzo de 1945.

Erich Hohagen, condecorado con la Cruz de Caballero, estuvo al frente del III/JG 78 desde el 9 de noviembre de 1944 hasta principios de 1945, cuando fue apartado de su cargo, junto con el *Oberst* Steinhoff, a causa de una rabieta del *Reichsmarschall* Göring. Hohagen regresó posteriormente para pilotar en combate el Me 262 con la JV 44 antes del final de la guerra. Diversas fuentes le atribuyen al menos una victoria a los mandos del Me 262 (mientras que otras aseguran que no consiguió ningún éxito en absoluto), que se sumó a su registro de 55 victorias con aviones de hélice – 11 de las cuales las había conseguido durante la Batalla de Inglaterra.





Esta foto muestra al Me 262A-1b "3 Blanco" (Wk-Nr 500071) de la 9ª *Staffel* del III/JG 7. Este avión entró en los anales de la historia del Me 262 al ser pilotado por el Oberf. Hans-Guido Mutke la mañana del 25 de abril de 1945. El piloto, que había despegado de Fürstenfeldbruck, describió su último vuelo en este avión al autor de esta obra casi cincuenta años después: "Establecí contacto con 20 o 25 Marauder al norte del Bodensee, entonces me di cuenta de que estaba muy bajo de combustible y que estaba volando sobre territorio ocupado por los franceses. Tenía dos opciones: aterrizar en Zurich o saltar en paracaídas a 2.000 metros de altura. Escogí aterrizar en Suiza ya que quería evitar ser capturado por los franceses, de modo que aterricé en el aeródromo militar de Dübendorf en Zurich cuando sólo me quedaba el combustible suficiente para dos minutos más de vuelo. Los suizos rodearon el avión con casi 60 soldados, todos apuntándome con sus armas, – lo cual me pareció una actitud bastante beligerante para la neutral Suiza, especialmente si se tiene en cuenta que yo estaba más que contento de haber escapado de caer prisionero de los franceses y que no tenía ninguna intención de abrir fuego contra los suizos con las armas de mi avión".
Hoy día, el avión de Hans-Guido Mutke descansa en toda su gloria en el Deutsches Museum de Múnich.

TÁCTICAS

Al estar formado por el núcleo del antiguo *Kommando* de Nowotny, pronto quedó claro que el II/JG 7 sería la unidad responsable de desarrollar las tácticas a emplear en combate por el resto de la *Geschwader*. Dentro del *Gruppe*, se suscitaron considerables debates respecto a la mejor manera de utilizar las ventajas del Me 262 (su velocidad y su potente armamento) al combatir contra los bombarderos pesados cuatrimotores de la USAAF.

El III/JG 7 se había formado el 19 de noviembre de 1944, siendo el primer *Gruppe* de la nueva *Geschwader* que se creó. El *Kommando Nowotny* había derivado de la JG 54, de la KG 1 "Hindenburg" y de la JG 3 "Udet". Lager-Lechfeld (la sede espiritual del Me 262) fue la base elegida para la rápida composición del III/JG 7 bajo el mando directo del Maj. Erich Hohagen quien, como Steinhoff, era otro veterano as de caza. La discusión sobre las tácticas adecuadas a emplear contra los bombarderos pesados, dentro del marco del complejo sistema de Defensa del Reich, mantenía constantemente ocupados a los pilotos más destacados de la JG 7, como Steinhoff recordaba más tarde:

"Desarrollamos varias teorías sobre la mejor forma de emplear el Me 262 contra las oleadas de bombarderos, pero estábamos muy lejos de llegar a un acuerdo sobre un procedimiento común. Ni siquiera los expertos en este tipo de combate eran una excepción. En la práctica, volvimos a utilizar el viejo ataque convencional desde atrás, aproximándonos a la formación de bombarderos –naturalmente, a una velocidad tremenda– a través del fuego defensivo de los ametralladores de cola y abriendo fuego con nuestros cañones a corta distancia. Sin embargo, el Me 262 era una máquina sensible y vulnerable, y nuestras bajas resultaron ser más elevadas de lo que nos habíamos temido".

A pesar de la frenética actividad de las primeras semanas de existencia de la *Geschwader*, el III/JG 7 no consiguió alcanzar unas auténticas condiciones operativas, debido tanto al inadecuado abastecimiento de nuevos aviones y piezas de repuesto como al alarmante índice de bajas (en las primeras seis semanas se perdieron diez Me 262), a consecuencia de problemas técnicos o errores de los pilotos. Las cosas mejoraron con los éxitos de Buchner y Sinner a finales de noviembre, pero las inclementes condiciones meteorológicas de las tres primeras semanas de diciembre restringieron tanto la capacidad operativa de la unidad como los esfuerzos por transformar a más pilotos al nuevo caza.

A lo largo de este período, el III/JG 7 estuvo técnicamente involucrado en defender Berlín de los ataques de los bombarderos pesados de la USAAF,



Me 262A-1a (Wk-Nr 170063) "9 Blanco" del Fw. Helmut Lennartz, *Erprobungskommando* 262, Rechlin-Lärz, septiembre de 1944.

Al igual que la mayoría de los primeros Me 262 que se fabricaron, el "9 Blanco" luce un acabado a manchas en dos tonos de gris en las superficies superiores y en un tono azul pálido en las superficies inferiores. La estrecha franja amarilla de identificación adoptada al principio por el EKdo. 262 ha producido desde entonces una cierta confusión ya que, después de la disolución de la unidad, sus aviones (muchos de ellos llevaban todavía esta franja amarilla) fueron transferidos a otras unidades, entre ellas al III/EJG 2 y el *Kdo. Nowotny*. Lennartz sobrevivió a la guerra, consiguiendo añadir ocho victorias a bordo del reactor, a las cinco conseguidas anteriormente a los mandos del Bf 109 con el II/JG 11.



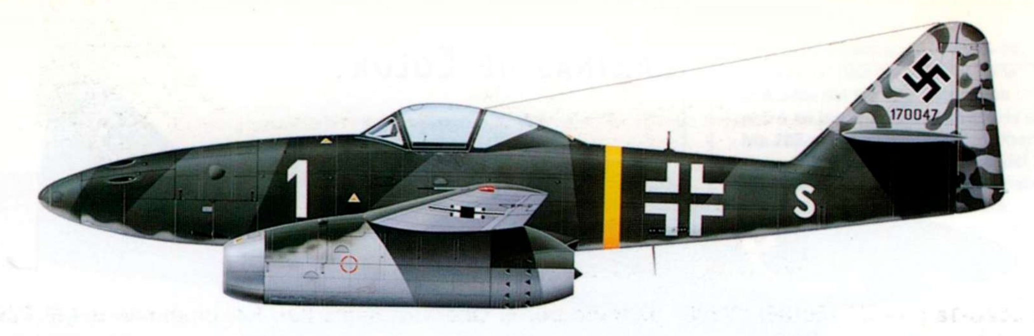
Me 262A-2a "9K+FB" del Lt. Wilhelm Batel, I/KG 51 "Edelweiss". Saaz (Zatec), mayo de 1945.

Hacia el final de la guerra, los bombarderos del KG 51 llevaban una variedad de acabados de camuflaje, en los que se empleaban, entre otros tonos, los marrones y verdes oscuros en las superficies superiores y el azul claro o pálido en las inferiores. El I/KG 51 insistió en mantener sus códigos de bombardero de cuatro dígitos completos, además la letra perfilada, cuyo color identificaba a cada una de sus unidades: el verde (como en este caso) correspondía a la *Gruppenstab*, mientras que el blanco, rojo y amarillo indicaban que el aparato pertenecía a las *Staffeln* de la 1ª a la 3ª, respectivamente. El Lt. Batel fue uno de los pocos pilotos de bombardero Me 262 que consiguió una victoria en el aire, un P-47 Thunderbolt derribado sobre Karlsruhe el 16 de marzo de 1945.



Me 262A-1a (Wk-Nr 110400) "8 Blanco" del Maj. Walter Nowotny, *KdoFührer* del *Kommando Nowotny*, Achmer, noviembre de 1944.

Aunque lleva pintada en el centro del fuselaje una franja amarilla, el distintivo esquema de camuflaje del "8 Blanco" –colores lisos en el fuselaje junto con el claramente definido camuflaje moteado en el empenaje de cola– era el característico de los aviones que se entregaron al efímero *Kommando Nowotny*. Esto puede sugerir que la franja de identificación amarilla del EKdo. 262 fue adoptada por el *Kdo. Nowotny*, que se servía de ella para distinguir a sus nuevos reactores. Obsérvese también el anillo amarillo de la parte delantera de la góndola de los motores. El "8 Blanco" fue el avión en que el veterano del frente ruso, y *Experte* con 258 victorias en su haber, Walter Nowotny, realizó su primera y única salida de combate el 8 de noviembre de 1944, con tan trágico resultado.



Me 262A-1a (Wk-Nr 170047) "1 Blanco" del Lt. Franz Schall, del *Kommando Nowotny,* Hesepe, octubre de 1944.

El "1 Blanco" muy similar al aparato anterior, era el avión del Lt. Franz Schall, *Kapitän* de la *Staffel* del *Kdo. Nowotny* que tenía su base en Hesepe. Schall, otro as del frente ruso con 123 victorias en su haber (con la JG 52) antes de unirse al *Kdo. Nowotny,* consiguió 14 victorias más a bordo del reactor antes de su muerte el 10 de abril de 1945 cuando, tras un combate contra cazas norteamericanos, siendo *Staffelkapitän* de la 10ª/JG 7, efectuaba un aterrizaje forzoso en Parchim y su aparato cayó en un cráter producido por una bomba que había hecho impacto poco antes en la pista, explotando a continuación.



Me 262A-1a (Wk-Nr 110372) "3 Blanco" del Lt. Alfred Schreiber, del *Kommando Nowotny,* Achmer, noviembre de 1944.

Schreiber se anotó sus dos primeras victorias confirmadas mientras servía en el EKdo. 262. En el *Kdo. Nowotny* conseguiría tres victorias más, alcanzando así la categoría de as del reactor, antes de perder su vida en circunstancias parecidas a las que rodearon la muerte de Franz Schall. Como miembro de la recién creada 9ª/JG 7, Schreiber estaba intentando un aterrizaje con un solo motor en Lechfeld, el 26 de noviembre de 1944, cuando las ruedas de su aparato se introdujeron en el borde de una trinchera, haciendo que el avión diese una voltereta lateral.



Me 262A-1a (Wk-Nr 110559) "13 Rojo" del Oberstlt. Heinz Bär, *Kommandeur* del III/EJG 2, Lechfeld, marzo de 1945.

Este aparato, uno más de la larga lista de "trece de la suerte" pilotados por Heinz Bär, lleva una combinación de camuflaje en las superficies superiores a base de tonos marrón oscuro y verde medio intenso sobre las superficies inferiores de color azul pálido. Comenzando con un Curtiss Hawk H-75A francés derribado el 25 de septiembre de 1939, Bär había acumulado 204 victorias en el aire con aviones de hélice antes de transformarse al Me 262, a bordo del cual consiguió 16 victorias más, convirtiéndose en el más destacado as de los reactores en operaciones diurnas y en el segundo en el registro absoluto, sólo superado por el as de la caza nocturna Kurt Welter.



Me 262C-1a (Wk-Nr 130186) "V186" pilotado por el Oberstlt. Heinz Bär, *Kommandeur* del III/EJG 2, Lechfeld, marzo de 1945.

Al menos una de las 16 victorias de Heinz Bär con el reactor –un P-47 Thunderbolt– fue conseguida a los mandos del prototipo "V186" *Heimatschützer* I (El Protector de la Patria I). Este aparato experimental tenía un tercer motor, un motor cohete Walter 509A-2, en la parte interior del fuselaje trasero. Las diferencias exteriores entre este avión y el "13 Rojo" se aprecian de inmediato: la más evidente es el corte de la parte inferior del timón de dirección del "V186" (para permitir la salida de gases del motor cohete), el tubo ventral para el combustible y la banda de refuerzo que rodea la parte trasera del fuselaje donde comienza el empenaje de cola. Después de sobrevivir a ser derribado nada menos que 18 veces a lo largo de la guerra, Heinz Bär perdió la vida al estrellarse en una avioneta en Brunswick el 28 de abril de 1957.



Me 262A-1a (Wk-Nr 170071) "2 Blanco" del Maj. Erich Hohagen, del III/EJG 2, Lechfeld, noviembre de 1944.

Aunque evidentemente era un antiguo aparato del EKdo. 262 (según demuestran su esquema de camuflaje y la delatora franja amarilla), el "2 Blanco" fue pilotado por Erich Hohagen durante su fase de entrenamiento con el III/EJG 2 y posteriormente durante su breve período en el cargo de primer *Kommandeur* del III/JG 7. El registro de victorias de Hohagen, que era uno de los miembros de "la vieja guardia" de la *Jagdwaffe* (sus diez primeras victorias las había conseguido en el frente del Canal en 1940) ascendía a 55 en el momento en que efectuó la transición al Me 262. Herido de gravedad en varias ocasiones, fue una grave herida en la cabeza sufrida en el otoño de 1944 la que frustró su posterior carrera como piloto de combate en la JG 7 y JV 44, y uno de los factores que contribuyó a que no consiguiese ninguna victoria a los mandos del reactor.



Me 262A-1a "7 Blanco" del *Oberfeldwebel* Hermann Buchner, III/EJG 2, Lechfeld, octubre de 1945.

El "7 Blanco" era otro antiguo miembro del EKdo. 262, que acabó sus días como avión de entrenamiento en el III/EJG 2. Entre los que lo pilotaron en Lechfeld estaba Hermann Buchner, uno de los pocos pilotos que consiguieron superar con éxito la transformación de las unidades de ataque a tierra a los cazas a reacción. Tras haber conseguido 46 victorias en el aire como piloto de *Schlacht* formando parte de la SchlG 1 y de la SG 2 en el frente ruso, conseguiría posteriormente derribar una docena de bombarderos pesados a los mandos del Me 262 encuadrado en la JG 7.



Me 262A-1a (Wk-Nr 170061) "4 Blanco" del Lt. Rudolf Harbort, III/EJG 2, febrero de 1945.

Tras haber iniciado su vida como "11 Blanco" con el *Kdo. Nowotny* en noviembre de 1944, el Wk-Nr 170061 pasó a manos del III/EJG 2 donde su código de identificación fue cambiado por el de "4 Blanco". Entre quienes lo pilotaron (a principios de 1945) estaba *Rudi* Harbort, cuyas cuatro victorias conseguidas anteriormente a bordo de aviones de hélice le habían dejado en puertas de convertirse en as, situación que remediaría más tarde, tras ser destinado a la JG 7. Mientras tanto, el "4 Blanco" terminó sus días en Austria con la JV 44.



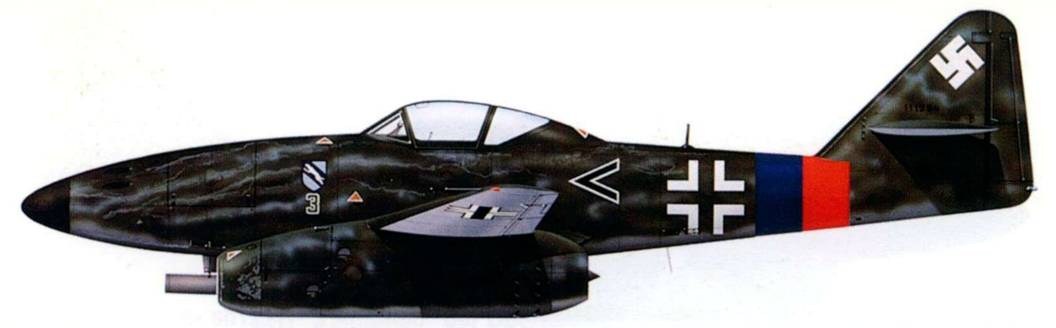
Me 262B-1a (Wk-Nr 110494) "9 Blanco" del *Gefreiter* (Cabo) Ferdinand Sagemeister, III/EJG 2, Lechfeld, diciembre de 1944.

Representando al puñado de Me 262 biplaza de entrenamiento que fueron entregados al III/EJG 2, este raro ejemplar de reactor está adornado con una franja amarilla pintada en la parte central del fuselaje al estilo del EKdo. 262. Numerosos aspirantes a piloto de reactor tuvieron la oportunidad de volar en el "9 Blanco" durante su corta carrera antes de estrellarse, debido a una avería técnica, al sur de Augsburgo el 12 de enero de 1945, provocando la muerte del desafortunado *Gefreiter* Ferdinand Sagemeister.



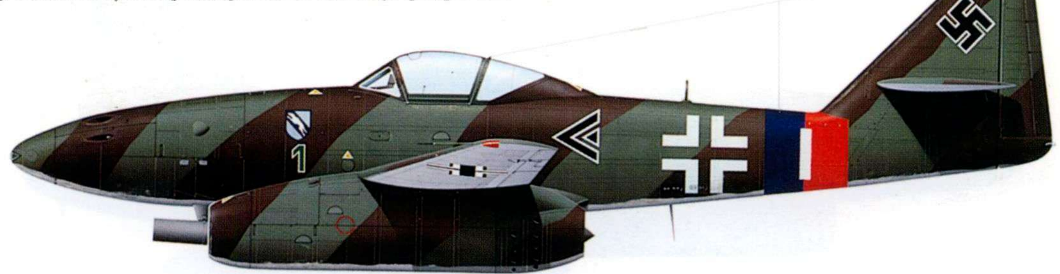
Me 262A-1a (Wk-Nr 111002) "4 Verde" del Maj. Theodor Weissenberger, *Geschwaderkommodore* de la JG 7, Brandenburgo-Briest, febrero de 1945.

Este aparato, con un abigarrado esquema de camuflaje moteado en tonos marrón oscuro y verde medio, es un ejemplo típico de los aviones de la *Stabskette* de la JG 7. Por ser la montura del Kommodore, lleva pintados a ambos lados de la cruz del fuselaje los emblemas de las barras horizontales, junto con un pequeño número "4" de color verde debajo de la insignia de la *Geschwader* en el morro. Esta insignia representa un zorro corriendo, y se aplicaba en una gran variedad de estilos y en algunos casos ¡era más parecido a un galgo! Obsérvense también las franjas roja y azul de las unidades de Defensa del Reich pintadas en la parte trasera del fuselaje. Theo Weissenberger, que ya era un *Experte* que había conseguido 200 victorias con la JG 5 en el Este, consiguió 8 victorias más a los mandos del Me 262.



Me 262A-1a/Jabo (Wk-Nr 111994) "3 Verde" del Hptm. Erich Mikat, *Geschwaderadjutant* de la JG 7, Brandenburgo-Briest, febrero de 1945.

El "3 Verde", otro de los aparatos de la *Stabskette*, presenta varias diferencias con respecto al anterior, ya que no sólo las barras de *Kommodore* (ver la figura anterior) han sido sustituidas por la divisa de *adjutant,* sino que también lleva un estilo diferente de esvástica pintada en el empenaje de cola. Obsérvese también, que el cono del morro ha sido cambiado y destaca sobre el esquema general de camuflaje que, por otra parte, ha sido aplicado de forma más libre, y los dos tubos lanzadores de cohetes Wgr 21situados sobre los soportes de las bombas acoplados bajo el morro. Al igual que el *Kommodore* Weissenberger, Mikat también llegó a la JG 7 procedente de la JG 5, pero no se sabe mucho de su carrera en ninguna de estas unidades.



Me 262A-1a "1 Verde" del Maj. Rudolf Sinner, *Gruppenkommandeur* del III/JG 7, Brandenburgo-Briest, marzo de 1945.

Este avión era pilotado por el hombre que sucedió a Erich Hohagen como *Kommandeur* del III/JG 7. Obsérvese que lleva la doble divisa de *Kommandeur* y la barra vertical del III Gruppe centrada sobre las franjas de las unidades de Defensa del Reich. Este aparato lleva también un par de lanzadores de cohetes de 21 cm. Sinner, un as con 37 victorias que anteriormente había prestado servicio en la JG 27 y en la JG 54, fue gravemente herido al ser sorprendido por los P-51 cuando despegaba de Rechlin el 4 de abril de 1945.



Me 262A-1a (Wk-Nr 500097) "3 Amarillo" del Oblt. Hans Waldmann, *Staffelkapitän* de la 3ª/JG 7, Kaltenkirchen, marzo de 1945.

El "3 Amarillo" era pilotado por otro antiguo veterano del frente ruso (de la JG 52 y de la JG 3), el as con 132 victorias en su haber Hans Waldmann. Como tantos otros *Experten* de los aviones de hélice, *Dackel* Waldmann encontró que el Me 262 no era un avión fácil de dominar, y sólo consiguió dos victorias a bordo del reactor antes de perder su propia vida en una colisión en el aire con su punto, durante un despegue con mal tiempo el 18 de marzo de 1945. Aunque el Lt. Hans-Dieter *Hadi* Weihs consiguió llegar a salvo a tierra en paracaídas, el cuerpo de Waldmann –con el paracaídas sin abrirse– fue encontrado al día siguiente a un kilómetro del lugar del choque entre los dos aviones cerca de Schwarzenbek, al este de Hamburgo.



Me 262A-1a (Wk-Nr 500443) "5 Amarillo" del Uffz. Anton Schöppler, de la 3ª/JG 7, Saaz, mayo de 1945.

Anton Schöppler, miembro de la *Staffel* de Waldmann, había prestado servicio anteriormente en la JG 5, donde había conseguido seis victorias. Algunas fuentes le atribuyen al menos el mismo número de victorias –todas ellas bombarderos cuatrimotores norteamericanos– durante su período en la JG 7. A diferencia del que fue su *Staffelkapitän,* Schöppler sobrevivió a la guerra, pilotando su "5 Amarillo" desde Saaz (Zatec), en Bohemia occidental, hasta Fassberg la tarde del 8 de mayo de 1945 para rendirse a las fuerzas británicas. Su avión sería posteriormente exhibido en Farnborough.



Me 262A-1a "15 Blanco" del Oberf. Rolf Prigge, de la 4ª/JG 7, Brandenburgo-Briest, febrero de 1945.

Rolf Prigge llegó a la JG 7 procedente del IV/JG 27, con el que había conseguido sólo dos victorias. Por otra parte, su avión (según parece indicar la franja amarilla pintada en el centro del fuselaje) llegó a la JG 7 procedente bien del *Kdo. Nowotny* o bien del III/EJG 2. Según los informes, Prigge consiguió tres victorias en febrero de 1945 a los mandos del "15 Blanco".



Me 262A-1a (Wk-Nr 500491) "7 Amarillo" del *Oberfeldwebel* Heinz Arnold, de la 11ª/JG 7, Praga-Ruzyn, abril de 1945.

El "7 Amarillo" es un ejemplo que parece sacado de un libro de texto del esquema de camuflaje y los emblemas de un aparato entregado directamente a la JG 7; además, luce un ejemplo poco frecuente del registro de victorias de un piloto de reactor pintado sobre el mismo avión. Inmediatamente detrás de las franjas de las unidades de Defensa del Reich, una barra horizontal con el número 42 escrito encima indica el número de victorias que Arnold había conseguido con aviones de hélice anteriormente con la JG 5. Las siete barras verticales indican sus victorias con el reactor, conseguidas en el plazo de tres semanas entre el 3 y el 24 de marzo de 1945. Cuando Arnold no logró regresar de una misión de ataque a tierra a bordo de otro aparato, el 17 de abril de 1945, el Lt. Fritz Müller se hizo cargo del "7 Amarillo". Fue este último piloto el que voló con él, el 8 de mayo de 1945, desde Praga-Ruzyn hasta Lechfeld para rendirse. Hoy día, cuidadosamente restaurado, el "7 Amarillo" está expuesto en Estados Unidos, en el Museo Nacional del Aire y del Espacio de Washington D.C.



Me 262A-1a (Wk-Nr 501221) "3 Amarillo" del *Oberfeldwebel* Hermann Buchner, del III/JG 7, Praga-Ruzyn, abril de 1945.

El "3 Amarillo" fue uno de los aviones pilotados por Hermann Buchner, antiguo piloto de *Schlacht* (ataque a tierra), durante el tiempo que sirvió en el III/JG 7. Cuando efectuaba un ataque a baja cota con este aparato al sur de Salzwedel, en Sajonia, el 21 de abril de 1945, Buchner fue alcanzado por los disparos de la artillería antiaérea ligera norteamericana. Después de un aterrizaje forzoso con el tren de aterrizaje recogido, consiguió escapar y sobrevivir a la guerra con 12 victorias a bordo del reactor, todas ellas contra bombarderos pesados cuatrimotores. El "3 Amarillo" sobrevivió también a la contienda, en cierto modo, ya que sus restos permanecieron en la base situada en las afueras de Klötze durante muchos meses, convirtiéndose en un imán para las tropas norteamericanas de ocupación sedientas de *souvenirs*.



Me 262B-1a (Wk-Nr 111980) "12 Rojo" del Lt. Herbert Altner, de la 10ª/NJG 11, Reinfeld (cerca de Lübeck), mayo de 1945.

El "12 Rojo" era un típico ejemplo de los siete cazas nocturnos provisionales que fueron entregados a la 10ª/NJG 11 (antiguo *Kommando Welter*) durante la carrera operativa de la unidad. Obsérvese la antena del morro *Hirschgeweih* (Cuernos de venado) del equipo de radar Neptun V FuG 218, y los dos depósitos auxiliares de combustible desechables de 300 litros sobre los soportes de armas ETC 503 situados bajo el morro. Después de rendirse a los británicos en Schleswig-Jagel, el "12 Rojo" reapareció después de la guerra en varias exhibiciones estáticas en el Reino Unido, antes de ser reducido a chatarra tras sufrir daños durante una de las violentas tormentas que azotaron las Islas Británicas durante el invierno de 1947/1948.



Me 262A-1a "3 Blanco" del Genlt. Adolf Galland, *Verbandsführer* de la JV 44, Múnich-Riem, abril de 1945.

Esta figura está basada en una ilustración comprobada y corregida por el antiguo jefe de la JV 44 en persona. Galland insistió en que este avión no llevase las barras horizontales de *Kommodore,* sino simplemente el "3 Blanco" en el lugar habitual inmediatamente delante de la *Balkenkreuz* del fuselaje, como se ve en la figura. Sin embargo, según otra fuente (también comprobada por Galland), muestra el "3 Blanco" pintado en la parte delantera del fuselaje. Dada la caótica situación de aquella época, y el elevado número de aviones que fueron entregados a la JV 44 procedentes de toda clase de unidades, la cuestión de la colocación de este número de identificación continúa sin resolverse.



Me 262A-1a/U4 (Wk-Nr 111899) del Maj. Wilhelm Herget, JV 44, Múnich-Riem, abril de 1945.

Este Me 262, que había sido un aparato de pruebas de la fábrica Messerschmitt con base en Lechfeld, es el que estaba armado con el cañón Mauser MK 214A de 50 mm instalado en el morro, que *Willi* Herget trajo consigo a la JV 44 en enero de 1945. Herget era un reconocido *Experte* de la caza nocturna con 57 victorias en su haber (más 14 victorias diurnas durante su anterior período de servicio como piloto de *Zerstörer*), pero sólo consiguió anotarse una victoria a bordo del reactor, un P-47 derribado el 27 de abril de 1945. Desgraciadamente, ha sido imposible comprobar si el derribo del Thunderbolt se debió al empleo del temperamental cañón Mauser.



Me 262A-1a (Wk-Nr 111745) "5 Blanco" del *Oberfeldwebel* Eduard Schallmoser, JV 44, Múnich-Riem, abril de 1945.

El "5 Blanco", otro ejemplo típico de los aparatos de la JV 44 con acabado de color pardo, fue una de las primeras monturas de Eduard Schallmoser, punto de Adolf Galland. Con este aparato fue con el que Schallmoser inauguró la cuenta de victorias de la JV 44 contra la USAAF, embistiendo a un P-38 Lightning cerca de Múnich el 3 de abril de 1945. De este modo se iniciaba la carrera del *Ariete a reacción*; posteriormente derribaría un B-26 Marauder y un B-17 Fortaleza Volante de forma similar, además de otro B-26 utilizando un procedimiento más ortodoxo, antes de terminar la guerra.



Me 262A-1a (Wk-Nr 110556) "S Roja" del Uffz. Johann-Karl Müller, JV 44, Brandenburgo-Briest, marzo de 1945.

Las rozaduras y abolladuras del "S Roja" demuestran que era uno de los primeros aparatos de entrenamiento de la JV 44. Fue pilotado por muchos recién llegados a la unidad, incluyendo, entre otros, a Johann-Karl Müller, quien, al igual que Hermann Buchner, era un experto piloto de *Schlacht* con el Focke-Wulf 190 en el frente ruso (en el II/SG 10). Aunque no gozó del mismo tipo de éxitos que los logrados por Buchner con la JG 7, *Jonny* Müller conseguiría después al menos tres victorias, incluyendo dos B-26 derribados en una sola pasada, el 20 de abril de 1945, utilizando los cohetes R4M montados bajo las alas.



Me 262A-1a (Wk-Nr 500042) "B3+AA" del Oberstlt. Volprecht Riedesel Freiherr zu Eisenbach, *Geschwaderkommodore* de la KG(J) 54, Giebelstadt, febrero de 1945.

A diferencia de la KG 51, que siguió siendo una unidad de bombarderos a reacción durante toda la guerra, la KG 54 fue seleccionada para transformarse de nuevo en una unidad de caza, de ahí la letra "J" incluida en su denominación (de *Jagd*, caza) a partir de septiembre de 1944. Sin embargo, al principio mantuvo sus códigos de identificación al estilo de los bombarderos, con cuatro dígitos, como se ve en esta figura. Este aparato fue uno de los tres que se perdieron en total (además de otros tres que fueron dañados) durante la primera acción importante de la KG(J) 54 contra los bombarderos pesados norteamericanos el 9 de febrero de 1945. Alcanzado por el fuego defensivo de los bombarderos, el B3+AA se estrelló cerca de Limburg, al este de Koblenza, causando instantáneamente la muerte al Oberstlt. Riedesel.



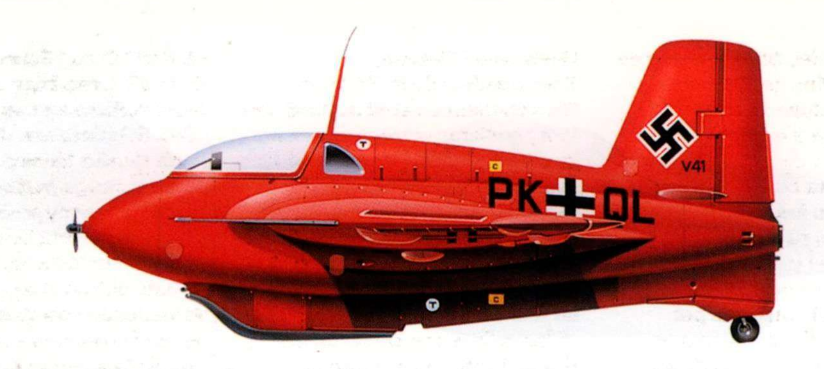
Me 262A-1a "B3+8 Blanco" del Hptm. Werner Tronicke, *Staffelkapitän* de la 1ª/KG(J) 54, Zerbst, abril de 1945.

En la primavera de 1945 la KG(J) 54 adoptó un nuevo sistema de códigos para sus aparatos. Aunque se mantuvo el código de designación "B3" de la *Geschwader,* ahora se suprimían la tercera y cuarta letras del código (que indicaban el avión individual y la *Staffel* a la que pertenecía). En su lugar se utilizó un solo número al estilo de las unidades de caza, con un código de colores que indicaba la *Staffel*. Werner Tronicke derribó un B-17 y causó daños a otro el 7 de abril de 1945, antes de ser herido por el fuego defensivo y verse obligado a dar por terminado el combate. Perseguido por los P-51 no tuvo otra opción más que saltar en paracaídas abandonando su aparato alcanzado, que se estrelló cerca de Ha-



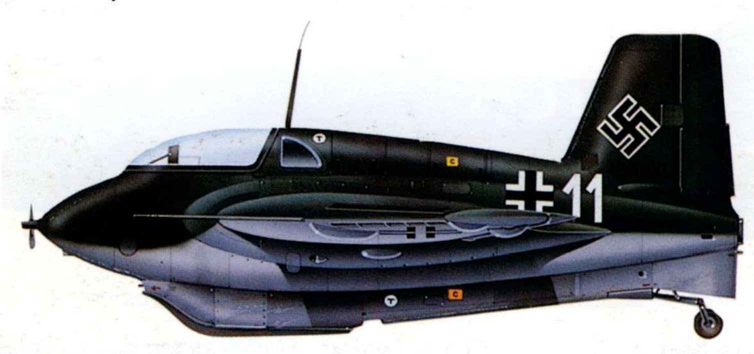
Ar 234B-2 (Wk-Nr 140146) del Hptm. Kurt Bonow, *Kdo.Führer* del *Kommando Bonow,* Oranienburg, marzo de 1945.

Esta figura, basada en una ilustración alemana de después de la guerra, ofrece algunas indicaciones del acabado general del caza nocturno AR 234. Obsérvese que la mitad inferior de la cabina acristalada del morro ha sido pintada de negro para reducir el brillo desde abajo. Otros puntos de interés son la antena de radar instalada en el morro, el compartimento ventral para alojar dos cañones MG 151/20 de 20 mm, y el panel transparente de la parte superior trasera del fuselaje, que indica el estrecho compartimento ocupado por el operador de radar de Bonow, sentado mirando hacia atrás, *Oberfeldwebel* Beppo Marchetti.



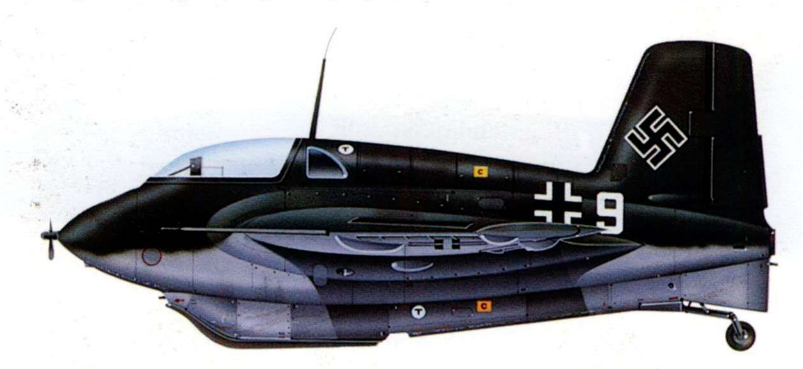
Me 163B-0 V41 "PK+QL" del Maj. Wolfgang Späte, *Kdo.Führer* del *Erprobungskommando* 16, Bad Zwischenahn, mayo de 1944.

Éste es el avión a bordo del cual Wolfgang Späte realizó la primera salida operativa del mundo de un caza-cohete el 14 de mayo de 1944. La tripulación de tierra lo había pintado totalmente con una pintura especial de color rojo tomate. Los 18 kilos adicionales de peso que representaba la capa de pintura hicieron que aumentase la ya bastante delicada distancia de despegue del Me 163 en unos cuantos metros innecesarios. Finalmente, todo fue en vano, ya que Späte no consiguió ninguna victoria en aquella ocasión, ni en ninguna otra de las que voló con el caza-cohete. Para alcanzar la condición de as de los reactores tuvo que esperar a ser trasladado a la JG 7 y al Me 262.



Me 163B (Wk-Nr 163100) "11 Blanco" del Lt. Hartmut Ryll, de la 1ª/JG 400, Brandis, agosto de 1944.

Con un acabado mucho más ortodoxo en tonos estándar marrón oscuro y verde oscuro, azul claro en las superficies inferiores, el "11 Blanco" es el aparato a bordo del cual fue derribado Hartmut Ryll el 16 de agosto de 1944. Al intentar atacar a un B-17 rezagado, fue sorprendido por una pareja de P-51 y se estrelló a la vista de su base de Brandis. Tras haber conseguido la primera victoria en combate del Me 163 pocos días antes, Ryll fue también el primer miembro de la JG 400 en caer víctima de los aviones enemigos.



Me 163B "9 Blanco" del Lt. Fritz Kelb, de la 1ª/JG 400, Brandis, enero de 1945.

El piloto del "9 Blanco" sería el único piloto que conseguiría una victoria tanto a bordo del Me 163 (un Lancaster derribado el 10 de abril de 1945) como a los mandos de un Me 262 (un B-17 derribado el 25 de abril de 1945), aunque no consiguió regresar de una misión de combate cinco días después de conseguir esta última victoria. Obsérvese que los puntos de llenado para los componentes del altamente volátil combustible de este avión-cohete están claramente marcados con las letras C y T.

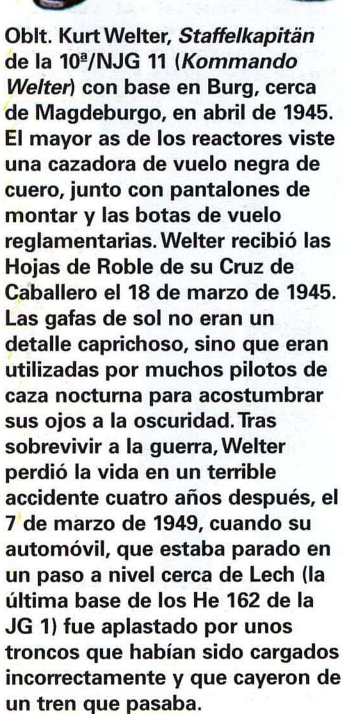
Maj. Georg-Peter Eder, *Staffelkapitän* de la 9ª/JG 7 en Parchim, en febrero de 1945, vistiendo el atuendo típico de la última etapa de la guerra, consistente en un traje de vuelo de cuero negro con cierres de cremallera de dos piezas con grandes bolsillos en los muslos de ambas perneras del pantalón, junto con el cinturón de oficial y la versión de la Luftwaffe del modelo de gorra reglamentaria M1943 utilizada por todas las fuerzas armadas alemanas. Obsérvense también las gafas de sol, las hombreras de su graduación y la Cruz de Caballero con Hojas de Roble que lleva colgada del cuello. A lo largo de su accidentada carrera, Eder fue derribado en 17 ocasiones y herido 12 veces.

Genlt. Adolf Galland, *Kommandeur* de la JV 44 en Munich-Riem en abril de 1945. Tan independiente como siempre en su indumentaria –al igual que en sentido operativo– el antiguo *General der Jagdflieger* opta por un par de pantalones de cuero, forrados y con cierre de cremallera (sin bolsillos), además de una de sus favoritas chaquetas de cuero gris con cuello de piel. Galland solía vestir muchas prendas no reglamentarias, entre las que se encontraban varios ejemplos de equipo capturado al enemigo. Pero hay dos detalles que eran una constante en él: su gorra de plato de "campaña", que aquí se ve resplandeciente adornada con el ribete dorado de General, y su omnipresente cigarro puro.

Lt. Karl "Quax" Schnörer de la JG 7, con base en Múnich-Riem en marzo de 1945. Schnörer era, desde hacía mucho tiempo, el punto y amigo personal de Walter Nowotny en Rusia, y posteriormente sirvió en el *Kommando* de reactores de este último. Aquí se le ve vistiendo una chaqueta de vuelo de cuero con bolsillos de cremallera y los pantalones reglamentarios del uniforme. Obsérvese que lleva puesto en casco de vuelo ligero "Netzkopf" y gafas de sol, junto con las hombreras de su empleo y la Cruz de Caballero que le fue concedida el 22 de marzo de 1945.







Oblt. Kurt Welter, *Staffelkapitän* de la 10ª/NJG 11 (*Kommando Welter*) con base en Burg, cerca de Magdeburgo, en abril de 1945. El mayor as de los reactores viste una cazadora de vuelo negra de cuero, junto con pantalones de montar y las botas de vuelo reglamentarias. Welter recibió las Hojas de Roble de su Cruz de Caballero el 18 de marzo de 1945. Las gafas de sol no eran un detalle caprichoso, sino que eran utilizadas por muchos pilotos de caza nocturna para acostumbrar sus ojos a la oscuridad. Tras sobrevivir a la guerra, Welter perdió la vida en un terrible accidente cuatro años después, el 7 de marzo de 1949, cuando su automóvil, que estaba parado en un paso a nivel cerca de Lech (la última base de los He 162 de la JG 1) fue aplastado por unos troncos que habían sido cargados incorrectamente y que cayeron de un tren que pasaba.



Maj. Wolfgang Späte, *Geschwaderkommodore* de la JG 400 en Brandis en abril de 1945. Lleva un traje de vuelo especial de una sola pieza diseñado para proteger a los pilotos de los Me 163. Obsérvense los cierres elásticos de los puños de los guantes y de la parte superior de las botas. Las gafas de vuelo y la mascarilla de oxígeno eran elementos esenciales para proteger al piloto de los vapores tóxicos que penetraban en la cabina. Aunque sus fabricantes aseguraban que este traje era a prueba de ácido, muchos pilotos se quejaban de que el material de que estaba hecho el traje "calaba como un colador". Späte no consiguió ninguna victoria a bordo del Me 163, pero más adelante alcanzó la condición de as de los reactores a los mandos del Me 262.



Hptm. Franz Schall, *Staffelkapitän* de la 10ª/JG 7 en Parchim, en marzo de 1945. Viste pantalones de montar similares a los que lleva puestos Kurt Welter, pero con botas de montar y cazadora de vuelo de tejido ligero. Sobre la parte derecha de su pecho destaca el águila de la Luftwaffe, sobre los hombros se distinguen las hombreras de su empleo y, colgando del cuello, lleva la Cruz de Caballero, que le había sido concedida el 10 de octubre de 1944 por haber conseguido 177 victorias. Tras ser destinado a los reactores, Schall consiguió 14 victorias más antes de perder la vida el 10 de abril de 1945, durante un aterrizaje forzoso en Parchim, cuando su Me 262 tropezó en el cráter producido por una bomba y estalló.

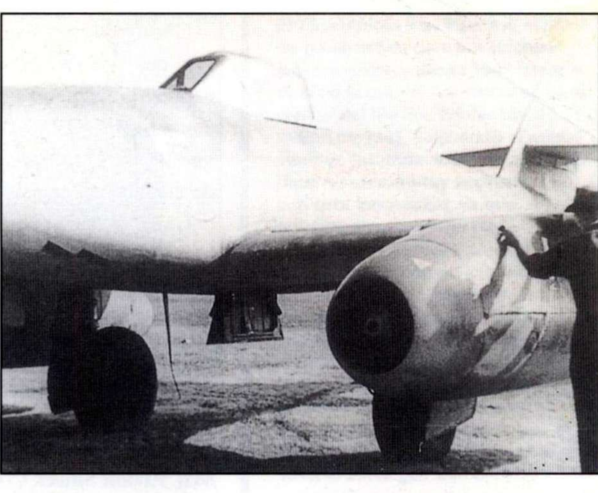
aunque sus éxitos fueron silenciados. Una notable excepción se produjo el 2 de diciembre cuando el Lt. Joachim Weber derribó tres Mosquito de la RAF – hazaña por la que se le concedió la Cruz de Hierro de 1ª Clase, y ante la cual se dice que el *Reichsmarschall* Göring exclamó: "¡Una hazaña fantástica con un avión cuyos motores se paran por encima de los 6.000 metros y que se rompe en pedazos por encima de los 750 km/h!".

Cuando el tiempo mejoró a finales de diciembre, la JG 7 comenzó de nuevo sus operaciones y la transformación de pilotos en serio, y pronto se produjeron éxitos en los combates aéreos contra los aliados.

A partir de julio de 1944, Lager-Lechfeld se había convertido en el objetivo favorito tanto de los aviones de reconocimiento fotográfico como para los bombarderos aliados. El 23 de diciembre, cazas del III/JG 7 interceptaron un F-5 Lightning del 7º PRG y sus P-51D de escolta del 353º FG. En el combate que siguió, que tuvo lugar cerca de Magdeburgo, el *Oberfeldwebel* Erich Büttner reclamó haber derribado un P-51, al igual que el Fw. Böckel, aunque el 353º FG sólo informó de la pérdida de un solo avión –es más probable que el F-5 derribado en esta salida hubiese sido identificado equivocadamente como un P-51D–. Büttner (quien posteriormente moriría en acción el 20 de marzo de 1945) llegaría convertirse en uno de los primeros ases del Me 262 de la guerra, consiguiendo derribar al menos 8 aviones enemigos.

Büttner, que había sido uno de los "veteranos" del *Kommando Nowotny,* había conseguido sus primeras victorias con esta unidad pionera el 28 y el 29 de octubre, derribando dos P-47 y un P-51D. Aunque fue el primer as de la JG 7, Büttner no fue el primer as de los cazas a reacción de la guerra, ya que esta distinción ya había sido ganada por el antiguo piloto de *Zerstörer,* que había formado parte de la ZG 26, Lt. Alfred Schreiber, quien, antes de que terminase el mes de octubre había conseguido cinco victorias formando parte primero del EKdo. 262, y después del *Kdo. Nowotny.* Schreiber, al igual que Büttner, tampoco llegó a sobrevivir a la guerra, ya que perdió la vida cuando su aparato colisionó con un Spitfire el 26 de noviembre de 1944.

Sin embargo, en estas primeras acciones, se consiguieron derribar pocos bombarderos pesados; hecho éste que parece haber confirmado los temores de "Macki" Steinhoff relativos a la capacidad del Me 262 para combatir las formaciones de bombarderos. Él siempre había creído que el mejor empleo que podía darse a los reactores era el de enfrentarse a los aviones de escolta, dejando así a los cazas de hélice de la *Jagdwaffe* (Fuerza de caza) libres para llegar en sus ataques hasta los bombarderos privados de sus defensores. También era evidente que para los pilotos sin experiencia el reactor resultaba casi imposible de dominar. Tras haber expresado estas opiniones a los altos mandos de la Luftwaffe, Steinhoff y Hohagen (que eran ambos individuos de carácter franco), fueron considerados por Göring como sediciosos que obstaculizaban el cumplimiento de la orden de Hitler de que el Me 262 debía ser empleado exclusivamente para atacar a los bombarderos, enfrentándose a los cazas "sólo de pasada".



En el extremo derecho de esta fotografía, examinando un orificio producido por una esquirla de metralla en el capot de su motor turborreactor Jumo 004 derecho, se ve al Lt. Hermann Buchner del III/JG 7. Buchner, uno de los cuatro ases del reactor más destacados de la IIª Guerra Mundial, derribó 12 aviones enemigos a bordo del Me 262, por lo cual fue condecorado con la Cruz de Caballero. A mediados de abril, Buchner realizó su último vuelo con el Me 262, cuando su reactor fue sorprendido sobre el lago Steinhuder por los P-51 al intentar interceptar una formación de bombarderos aliados. Después de conseguir aterrizar con su aparato en llamas, Buchner saltó de la cabina y se alejó a toda velocidad del reactor, antes de perder el conocimiento. En los años de la posguerra, Buchner alcanzó el empleo de *Oberst* en las Fuerzas Aéreas Austriacas.



El Oblt. Hans Specker Grünberg derribó cinco aviones enemigos (dos Lancasters y tres B-17) con el Me 262 mientras ocupó el cargo de jefe de *Staffel* en el I/JG 7. Grünberg pasó los últimas días de la guerra en la JV 44.

Göring descargó su cólera sobre Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, quien, a su vez, una húmeda mañana en el aeródromo de Parchim, expresó a Steinhoff su frustración por la aparente lentitud de este último en convertir a la JG 7 en una unidad de caza eficaz. Steinhoff tenía claro que lo que Göring pretendía era sustituirle por un "hombre más joven y de una actitud más positiva".

Galland y Steinhoff habían planeado un ataque coordinado contra los bombarderos pesados, que tendría lugar a primeras horas del día de Año Nuevo, pero, cuando este último estaba ausente de la unidad en busca de aeródromos avanzados adecuados, recibió la noticia de que había sido sustituido como *Kommodore* de la JG 7 por el Maj. Theodor Weissenberger, de 30 años de edad, hasta entonces *Kommandeur* del I/JG 7. El Maj. Hohagen, el muy capacitado *Kommandeur* del III/JG 7 mientras la unidad estuvo al mando de Steinhoff, fue también destituido, cediendo el puesto al Maj. Rudolf Sinner. Como sus predecesores, tanto Weissenberger como Sinner eran veteranos ases de caza. A pesar de haber sido apartados de la JG 7, Steinhoff y Hohagen reaparecerían más tarde como pilotos de Me 262 en la JV 44 durante las últimas semanas de la guerra.

Göring ordenó inmediatamente a Weissenberger y Sinner que pusiesen a la JG 7 en condiciones totalmente operativas en un plazo de 15 días a partir de sus nombramientos. Tras un intenso programa de adiestramiento de vuelo, y gracias a la considerable cooperación de los controladores de tierra y a la implantación de nuevos equipos de control de vuelo, la *Geschwader* mejoró rápidamente su capacidad operativa. Pero, pese a todo, el día de Año Nuevo, la JG 7 perdió dos aviones en dos incidentes diferentes.

El Lt. Heinrich Lönnecker pilotaba su Me 262A-1a (Wk-Nr 500021) de la 9ª *Staffel* actuando en apoyo de los cazas de hélice de la JG 301, y de su antigua unidad, la JG 300, cuando su avión fue sorprendido por un P-51D pilotado por el Lt. Franklin Young, del 336º FS del 4º FG. Lönnecker resultó muerto a consecuencia de aquel ataque, que tuvo lugar al oeste de Fassburg. El segundo Me 262 que quedó fuera de combate el 1 de enero de 1945 fue el pilotado por Helmut Detjens, del II/JG 7, quien tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso con su aparato (Wk- Nr 500039) a causa de un fallo de motor. En el siguiente relato, nos ofrece una clara muestra de la traumática experiencia por la que pasaba un piloto de Me 262 durante aquellos angustiosos momentos:

"El controlador de vuelo de nuestro escuadrón, Lt. Preusker (¡que más tarde llegaría a ser Ministro de la Vivienda!), informó de la aproximación de un avión de reconocimiento enemigo sobre el Ostsee (el Mar Báltico). El Lt. Weber y yo formábamos la *Rotte* que salió a interceptarlo, y Preusker era el encargado de dirigirnos hasta nuestra presa. Yo volaba a toda potencia, pero Weber empezó a distanciarse rápidamente de mí, y cuando le pedí que redujese su velocidad, se limitó a continuar a toda velocidad y a desaparecer en la distancia".

"Yo mantuve mi rumbo, todavía con la esperanza de conseguir sorprender a un Lightning o a un Mosquito de improviso. Entonces, de repente, uno de mis motores perdió potencia y empezó a arder. Lo único que sabía es que estaba a bastante altitud y en alguna parte sobre el Ostsee. Debajo de mí, las nubes se habían cerrado formando una manta maciza e impenetrable. Llamé por radio al control, viré con mi aparato para dirigirme en rumbo inverso, y luego intenté establecer comunicación con mi base, que era Brandenburgo,

El Hptm. (que posteriormente ascendería al empleo de Maj.) Rudolf Sinner, que sucedió en el mando del III/JG 7 al Maj. Erich Hohagen en enero de 1945. Rudi Sinner consiguió tres victorias a los mandos del reactor, además de las 37 que había obtenido mientras prestó servicio en la JG 27 y en la JG 54. La guerra terminó para Sinner el 4 de abril de 1945 al ser sorprendido por los P-51 cuando despegaba de Rechlin; los cazas de la USAAF le obligaron a saltar en paracaídas, gravemente herido, desde su aparato alcanzado.





El *Flugkapitän* Karl Baur fue el piloto de pruebas jefe para los aviones experimentales desde 1941 hasta el final de la guerra. Aquí se le ve en la cabina del Me 262 Wk-Nr 130167, en marzo de 1945, evaluando el nuevo visor de puntería automático EZ 42. Baur no quedó muy impresionado con esta innovación, ya que, en su opinión, era necesario tanto contar con una considerable práctica en su manejo como con un cambio radical en las tácticas de combate para conseguir obtener la máxima eficacia del nuevo visor de puntería. A pesar de la advertencia de Baur, varios de los reactores de la JG 7 fueron equipados con el visor EZ 42, siendo uno de sus pocos éxitos el del Uffz. Geisthovel, el 8 de abril de 1945, al conseguir derribar dos P-51D.

utilizando el código "077", pero no recibí ninguna respuesta. Entonces intenté establecer contacto con Lärz, con Burg y, finalmente, con Oranienburg: ninguna respuesta. No oía nada, sólo el sonido del viento alrededor de la cabina de mi avión y el rugido del único motor que me quedaba".

"El tiempo iba pasando, y yo intentaba no pensar en el desastre que posiblemente me esperaba. Intenté de nuevo establecer comunicación por radio, diciendo que el segundo motor estaba empezando a fallar también. No había terminado de decirlo, cuando dejó de funcionar".

"Por debajo de mí, veía bosques y campos nevados, y más allá, una extensión de arena de color marrón amarillento. Por instinto recurrí a lo que había aprendido en el pasado, es decir, 'a no vacilar cuando has escogido la zona donde aterrizar, y no alterar la aproximación bajo ninguna circunstancia'. Volé hacia mi meta, ganando más velocidad, lo cual me llevó sobre los árboles, y después vi la zona que había elegido para aterrizar la cual, para mi disgusto, estaba cubierta de cráteres y de pequeños montecillos. Volví a apretar los atalajes que me mantenían fijo al asiento, me deshice de la cubierta de la cabina y entonces, de repente, a la derecha de la casa cercana vi un destello y una nube de humo que se elevaba en forma de seta. Era demasiado tarde para ascender y demasiado tarde para abandonar el avión, así que me concentré en el aterrizaje".

"Seguí el perfil del terreno y sentí que la velocidad del avión descendía rápidamente. Después, cerca de una pendiente casi lisa, suavemente dejé que los motores tocasen el suelo. Pero entonces, en la parte superior de la pendiente, vi un cráter imposible de evitar, con el que choqué y uno de mis motores se desprendió, y después mi aparato continuó patinando por el terreno unos 20 o 30 metros antes de detenerse. Exhale un suspiró de alivio, desaté el arnés del asiento y me quité el casco de vuelo. Un sonido silbante me hizo saltar fuera de la cabina y terminé totalmente tendido cuerpo a tierra. Entonces sentí que una tremenda onda expansiva pasaba sobre mí e inmediatamente pensé que estaba bajo el fuego de un avión enemigo que me atacaba, pero, sin embargo, no oía el ruido de ningún motor. Un momento después otro silbido me hizo lanzarme a una depresión cercana. Sentí como esta segunda onda expansiva pasaba también sobre mí y a lo lejos vi que surgía otra nube de humo, seguida otra vez por un silencio absoluto."

"Corrí a toda velocidad hacia la casa que había visto al aterrizar, que ahora estaba delante de mí, aproximadamente a unos 1.000 metros. Entre

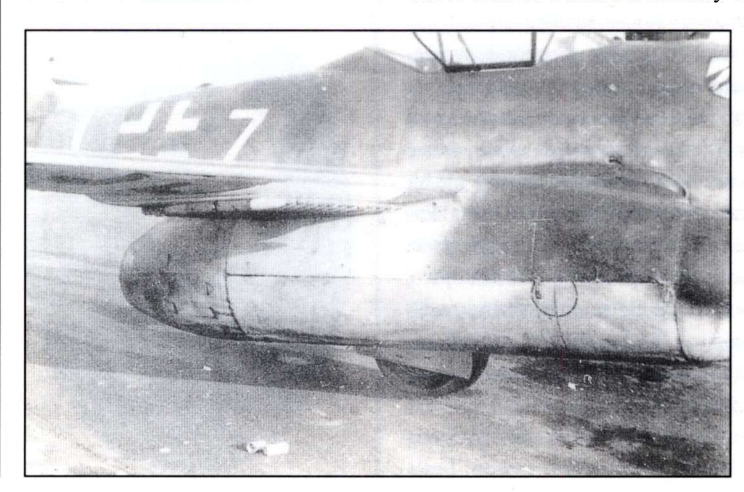
la casa y yo, el terreno estaba cubierto por cráteres y agujeros de proyectiles, un verdadero paisaje lunar. Cuando llegué a la casa, resultó ser un bunker camuflado. Mis frenéticos golpes en su puerta de hierro fueron contestados por la más absoluta indiferencia de sus presuntos ocupantes. Agarré una piedra y volví otra vez a golpear la puerta con todas mis fuerzas, consiguiendo esta vez el resultado deseado. Un Fw. abrió la puerta. Al ver mi traje de vuelo de cuero me miró de arriba abajo y dijo: – '¿Qué quiere usted?'– Le contesté: – 'Acabo de aterrizar aquí'– Parecía incapaz de comprender mi respuesta, porque contestó: –'Esto no es un aeródromo'–.

"Más tarde, el oficial que estaba a cargo de la instalación me explicó que mi pista de aterrizaje de emergencia era, en realidad, un campo de tiro de artillería donde, en el momento en que yo aterrizaba, ¡estaban probando granadas de aire comprimido!".

El relato de Detjens sirve para ilustrar la forma en que los problemas técnicos, la falta de piezas de repuesto, los accidentes debidos a errores del piloto e, inevitablemente, el mal tiempo invernal obstaculizaban continuamente las operaciones de la JG 7. En ninguna otra parte quedó esto más claramente de manifiesto que en la base de Kaltenkirchen, en Holstein, que había sido elegida con el propósito de que los Me 262 operasen en la zona norte de Alemania, defendiendo Bremen, Hamburgo y Lübeck, y también para servir de barrera de protección contra los bombarderos de la USAAF que se dirigían a bombardear Berlín.

Kaltenkirchen iba a ser la primera base "auténtica" del I/JG 7, mandado por uno de los más grandes ases de la Luftwaffe, el Maj. Erich Rudorffer, que había conseguido más de 200 victorias. El *Gruppe* empezó a prepararse para su inminente constitución como unidad en estado operacional a partir del 8 de enero de 1945, tras el nombramiento de Rudorffer para mandarlo, en lugar de Weissenberger, que había sido ascendido. Bajo el mando de este último jefe, el *Gruppe* había hecho varios intentos fallidos de alcanzar el nivel necesario para convertirse en una unidad operativa, pero el hecho es que hasta mediados de febrero no empezaron a conseguirse progresos en Kaltenkirchen.

Esta foto muestra los cohetes no guiados aire-aire R4M (donde la M hace referencia a la cabeza explosiva) instalados bajo el ala de un Me 262A-1a de la JG 7. Estas armas fueron utilizadas en combate por primera vez por la *Geschwader* el 18 de marzo de 1945, estando armados unos 60 Me 262A-1a con estos cohetes (doce disparos bajo cada ala) aquel día; seis reactores más estaban equipados con los 24 cohetes. Los pilotos informaron que los resultados conseguidos con los R4M fueron devastadores.



Cada una de las tres *Staffeln* que componían el I/JG 7 estaba mandada por un as de primera categoría: los Oblts. Hans-Peter Waldmann, Hans *Specker* Grünberg y Fritz Stehle. Tanto Waldmann como Grünberg ya ostentaban la Cruz de Caballero. Stehle y Grünberg sobrevivieron a la guerra, pero Waldmann murió el 18 de marzo de 1945 (su última salida se relata más adelante en este mismo capítulo).

Aunque el I/ JG 7 consiguió algunos éxitos durante el mes de enero de 1945 al mismo tiempo que continuaba centrando sus esfuerzos en el adiestramiento de transformación, los interminables problemas con los temperamentales motores Jumo 004 del Me 262, y las consecuentes pérdidas de aviones y pilotos, no supusieron un comienzo precisamente positivo para el nuevo año. De hecho, la primera baja del I/JG 7 en 1945 se produjo a

causa de un fallo técnico, cuando el Uffz. Hans Werner sufrió un fallo de motor durante un vuelo de mantenimiento y se estrelló cerca de Alveslohe. Sin embargo, durante el mes de febrero, algunos de los principales ases de los reactores empezaron finalmente a ganarse su reputación.

A pesar del mal tiempo, durante los primeros días de febrero un nuevo as conseguía sus primeros éxitos con el Me 262: el Lt. Rudolf *Rudi* Rademacher, del III/JG 7, que terminaría la guerra como uno de los ases de los reactores con uno de los registros más elevados del conflicto.

A lo largo de su carrera, Rademacher realizó más de 500 salidas de combate, consiguiendo 102 victorias. Sobrevivió a la guerra, pero, al igual que otros grandes ases de los reactores contemporáneos suyos como Heinz Bär, Kurt Welter y Theodore Weissenberger, Rademacher, poseedor de la Cruz de Caballero, perdió la vida en un accidente de planeador cerca de Luneburg, su lugar de nacimiento, el 13 de junio de 1953.

A pesar de los éxitos (si bien algo esporádicos) de hombres como Rademacher, los primeros pilotos de reactores del otoño anterior seguían cayendo uno a uno, privando a las unidades de Me 262 de sus *Jagdflieger* más experimentados. El 21 de febrero de 1945, el piloto de la 10ª/JG 7, *Oberfeldwebel* Helmut Baudach (uno de los miembros originales del EKdo. 262) saltó en paracaídas sobre Schönwalde/Niederbayern después de que su avión fuese gravemente alcanzado por disparos enemigos, resultando herido el piloto en el incidente. Al salir de la cabina, la cabeza de Baudach golpeó el plano de cola del reactor, y aunque consiguió llegar a salvo a tierra, murió a consecuencia de sus heridas pocos días después.

Aquel mismo día, otro destacado as de la Luftwaffe, el Oblt. Hans-Peter Waldmann (jefe de la 9ª/JG 7) derribó un P-51D a las 12:02 horas y otro a las 12:17 cuando su *Rotte* se unió al combate contra una abrumadoramente superior fuerza aliada de más de 3.000 aviones que servía de cobertura aérea en apoyo a la operación *Clarion.*

A lo largo de este período de intensa actividad, otros pilotos de la JG 7 habían seguido aumentando continuamente sus registros de victorias al tiempo que crecía su familiaridad con el Me 262. El piloto de caza de la Luftwaffe de preguerra Georg Peter Eder había participado tanto en la Batalla de Inglaterra como en el primer día de la operación *Barbarroja*, y había terminado siendo condecorado con la Cruz de Caballero en junio de 1944. Tres meses después, el 27 de septiembre, Eder recibió el mando del III/EJG 2, que se había creado a partir de componentes del EKdo. 262, la unidad experimental de reactores.

Como ya se dijo en el capítulo anterior, el 8 de noviembre Eder estaba junto al Genlt. Galland cuando ambos presenciaron la muerte del Maj. Walter Nowotny. Galland nombró inmediatamente a Eder para ocupar el puesto de Nowotny, y menos de tres semanas después era condecorado con las Hojas de Roble para su Cruz de Caballero –esta codiciada condecoración le fue concedida 72 horas después de haber destruido tres B-17 durante un solo combate–. Eder, que era un atrevido y valiente conocedor de su oficio, había sido uno de los pioneros de la Luftwaffe en la táctica de los ataques frontales contra las formaciones de bombarderos enemigos; fue derribado nada menos que en 17 ocasiones y herido 14 veces. Eder demostró también ser un eficaz piloto de ataque a tierra con el reactor, consiguiendo destruir en tierra unos 40 P-47. De hecho, los Thunderbolt (y los B-17) parecían ser la presa favorita de Eder, ya que mientras sirvió co-



Un bello retrato del joven Helmut Detjens, de la 11ª/JG 7, y su mascota, tomado en septiembre de 1944.

mo *Staffelkapitän* de la 9ª/JG 7, continuó abatiendo regularmente uno o dos de estos aviones en cada salida a lo largo de abril de 1945.

De hecho, Eder se ganó la distinción de ser el último piloto de la Luftwaffe que abatiese una Fortaleza Volante de la 1ª División Aérea cuando, el 17 de abril, derribó el B-17G *The Towering Titan* perteneciente al 305º BG, al sur de Berlín. Se afirma que este piloto alemán tenía fama entre las tripulaciones de los bombarderos de la USAAF (y antes entre las de la RAF) de darles tiempo para que pudiesen saltar en paracaídas de los aviones alcanzados, antes de lanzarse contra ellos para dar el golpe de gracia. Eder, que antes de que terminase la guerra fue derribado y hospitalizado, logró sobrevivir a la contienda y alcanzó un notable éxito como hombre de negocios después de la guerra.

Durante las nueve últimas semanas de la guerra, las operaciones de la JG 7 consistieron en su mayor parte en que la *Geschwader* enviaba pequeños números de reactores en formaciones de *Rotte* o de *Schwarm* a enfrentarse con el enemigo sobre las afueras de Berlín. Hacia marzo de 1945, su estrategia dio un giro importante cuando se ordenó que entrasen en acción simultáneamente grandes números de Me 262. Este nuevo sistema se puso en práctica por primera vez el 3 de marzo, cuando todos los aviones disponibles de la *Geschwaderstab* y del III/JG 7 (unos 29 reactores en total) despegaron de Oranienburg, Brandenburg-Briest y Parchim.

A las 10:15 horas, una gran formación de reactores entabló combate con los B-17 y B-24, y con sus cazas de escolta, que se dirigían a bombardear Magdeburgo. Entre esta ciudad y Braunschweig, la 9ª/JG 7 –la *Staffel* de Parchim, de la que formaban parte pilotos de reactor tan destacados como Buchner, Gutmann, Schnörrer y Wegmann– desató un verdadero infierno. Enfrentándose a un auténtico muro de fuego defensivo, era inevitable que

El piloto del III/JG 7, Lt. Victor Petermann, a quien se le atribuyó el derribo de un B-17G el 22 de marzo de 1945 y el de una segunda Fortaleza Volante ocho días después. Petermann, un veterano con 550 salidas operativas, terminó la guerra con 64 victorias, todas ellas, excepto dos, conseguidas con la JG 52 en el frente ruso.



no todos los *Jagdflieger* consiguiesen sobrevivir ilesos al ataque, y el Hptm. Heinz Gutmann perdió la vida cuando la cabina de su Me 262A-1 (Wk-Nr 110558) fue alcanzada por los disparos enemigos, haciendo que su aparato se precipitase en picado hasta el suelo. Aunque Gutmann sólo había conseguido dos victorias con el reactor antes de su muerte, su prestigio como uno de los mejores pilotos de bombardero de Alemania había sido reconocida con la concesión de la Cruz de Caballero en abril del año anterior.

Los pilotos de la *Stab*, de la 10ª y de la 11ª/JG 7 también consiguieron éxitos el 3 de marzo, entre ellos, el Maj. Rudi Sinner y el ya veterano piloto de reactor Helmut Lennartz consiguieron una victoria cada uno por lo menos. La USAAF admitió haber sufrido la pérdida de seis bombarderos y tres cazas.

Marzo fue también el mes en que la JG 7 utilizó por primera vez los cohetes aire-aire R4M, que sustituyeron a los costosos (y, por lo tanto, escasos) misiles filodirigidos Ruhrstahl X-4. Los cohetes R4M, probados inicialmente en Rechlin durante 1944, fueron empleados por primera vez en operaciones el 18 de marzo, cuando 54 reactores fueron equipados con una docena de cohetes de 4 Kg; 6 aparatos más de la 9ª *Staffel* fueron equipados con conjuntos de 24 cohetes. Los informes sobre la eficacia de esta nueva arma eran sorprendentes, ya que los bombarderos estallaban literalmente en pedazos al ser alcanzados por los cohetes. Con la aparición de los cohetes, resultaba difícil para los *Jagdflieger* determinar el número de aviones destruidos, o qué victorias debían atribuirse a cada uno de los pilotos de la Luftwaffe. El resultado fue que los aviones derribados aquel día se contabilizaron no como victorias individuales, sino como victorias de grupo. Un total de 13 victorias fueron atribuidas a la JG 7 frente a la pérdida de tres pilotos y cinco reactores.

Uno de los tres hombres derribados durante esta acción fue el veterano as de los reactores *Oberleutant* Günther Wegmann, que fue sustituido como *Staffelkapitän* de la 9ª/JG 7 por el Lt. Karl Schnörrer. Desde su cama en el hospital, Wegmann describió más tarde su última acción explicando que sobre Glöwen había abierto fuego sobre un B-17. Cuando sus proyectiles hicieron impacto en las alas del bombardero pesado, la cúpula de su aparato fue también alcanzada por el fuego defensivo de su presa. Wegemann sintió un fuerte impacto en la pierna derecha y, tras dar por terminado el ataque y efectuar una maniobra evasiva, con la manó inspeccionó su herida, que estaba abierta, pero que no le producía grandes molestias.

Como el avión parecía estar todavía en condiciones de volar, Wegmann decidió intentar aterrizar en Parchim, pero a una altitud de 4.000 metros, el turborreactor derecho empezó a arder, y tuvo que abandonar el avión. El Oblt. tuvo la suerte de sobrevivir al salto en paracaídas a baja altura, y fue atendido inicialmente por una enfermera de la Cruz Roja, pero pocas horas después le fue amputada la pierna derecha en el hospital.

Pero la sangría de ases de aquel día 18 no había terminado todavía, ya que el JG 7 perdió a uno de sus mejores pilotos, el Oblt. Hans-Peter Waldmann. *Dackel* Waldmann, que sólo tenía 23 años de edad cuando murió, había ingresado en la Luftwaffe en 1940, pero no entró en combate hasta agosto de 1942 sobre el frente ruso. Formando parte de la JG 52, llegó a ocupar el puesto de *Staffelkapitän* y recibió la Cruz de Caballero tras conseguir su victoria número 85 en febrero de 1944. Su registro final en el frente del Este fue de 125 victorias.

Waldmann (y su *Staffel)* fueron trasladados a la JG 3 al producirse la invasión de Normandía el 6 de junio de 1944, y una vez en Francia, continuó aumentando su número de victorias. Para cuando su *Staffel* se trasladó a Lager-Lechfeld para la transformación al Me 262, en diciembre de 1944, Waldmann tenía en su haber 132 victorias. La suya era una de las tres *Staffeln* que componían el I/JG 7, estando mandadas las otras dos por los Oblts. Stehle y Grünberg, todos ellos bajo el mando del Maj. Weisenberger. Waldmann entró en acción por primera vez con el Me 262 el 22 de febrero de 1945, derribando, como ya se ha indicado, dos P-51D. Tras aquella acción fue propuesto para las Hojas de Roble de su Cruz de Caballero, pero esta condecoración sólo la recibiría a título póstumo. Su muerte, el 18 de marzo de 1945, a los mandos del Me 262A-1 Wk-Nr 117097 "3 Amarillo" fue relatada al autor de esta obra por el compañero de Waldmann en aquel último vuelo, el Lt. Hans-Dieter Hadi Weihs:

"El tiempo sobre Kaltenkirchen era muy malo, había nubes bajas y muy mala visibilidad. El extremo de la pista estaba envuelto por la niebla, y nos dijeron que el techo de nubes estaba a 6.000 metros. No se esperaba ninguna mejoría. Nuestro jefe, el Maj. Erich Rudorffer, aprovechó la ocasión para ir al Centro de Operaciones de la División. Aquel día se esperaba un gran ataque contra Berlín de los aviones americanos, 2.000 aviones en total, 1.300 de los cuales eran bombarderos".

"Entonces el oficial de servicio del centro de operaciones recibió una llamada telefónica de Göring, que gritaba tan fuerte en el otro extremo de la línea, que incluso el personal de la sala de operaciones podía oírle. Nos ordenó que despegásemos inmediatamente, Lanzó toda clase de juramentos y terminó su sarta de insultos con la expresión 'Die kalten Heinis', que traducido de una forma educada, significa "pandilla de viejas".

"Empezamos con cuatro aviones por patrulla, con un total de tres. Como yo era el único piloto con experiencia en vuelo instrumental, se dispuso que yo dirigiría al resto de la patrulla. Para que pudiese dirigir mi pequeña *Schwarm* a través de las varias capas de espesas nubes, se había decidido de antemano que volaríamos en una formación muy cerrada, ala con ala, conmigo situado en el centro y los otros tres aviones volando a mi alrededor. A mi derecha iba mi jefe de *Rotte*, *Oberfahnrich* Schrey, y a la izquierda iba el jefe de patrulla, Hans-Peter Waldmann, y junto a él su jefe de *Rotte*, *Oberfeldwebel* Gerhard Reiher. Cuando estábamos a punto de despegar, el avión de Reiher se paró a causa de una avería en una de sus turbinas, y nos quedamos con sólo tres aviones."

"Ya en el aire, nos reunimos en una formación cerrada, y efectuamos un amplio rizo adentrándonos en las nubes bajas. A una altitud de unos 700 m, Waldmann se desorientó separándose de nosotros y sólo quedó conmigo Schrey. Habíamos acordado que si alguno perdía el contacto, tanto Waldmann como Schrey volarían a mi izquierda (desde mi posición). Entonces, cuando estábamos a unos 80 metros, directamente sobre los bosques de Sajonia, se produjo un tremendo estampido debajo de mí por la parte de atrás. Waldmann había continuado ascendiendo a través de las nubes y sin poder verme, había embestido mi avión. Mi avión entró en barrena, y me apresuré a salir de la cabina para lanzarme a tierra en paracaídas".

"Nos ponía bastante 'nerviosos' saltar sobre los bosques de Sachsen, porque estaban llenos de árboles viejos, cuyas ramas eran como lanzas. Tuve suerte y aterricé sobre una pequeña pradera cercana a la casa del je-

Esta fotografía del as de los reactores Lt. *Hadi* Weihs fue tomada poco después de que derribase un P-51D sobre Berlín el 9 de abril de 1945.



fe de estación cerca de la vía del ferrocarril Hamburgo-Berlín ¡que ya entonces estaba electrificada! Poco después, oí la explosión de mi avión al chocar contra el suelo, seguido por el aparato de Waldmann. Entonces oí disparos. Schrey había saltado en paracaídas de su avión alcanzado, y estaba colgando al extremo de su paracaídas cuando los aviones enemigos dispararon otra vez contra él y lo mataron. Según la investigación posterior se llegó a la conclusión de que ésta fue la causa de su muerte".

"Después de llegar a tierra ordené a la comisión forestal de Schwarzenbek que las patrullas de la Volksturm buscasen a Waldmann, que había saltado en paracaídas de su Me 262. Finalmente fue encontrado bastante lejos de donde su avión se estrelló, tendido boca abajo, con la cabeza abierta. Waldmann y Schrey fueron enterrados con todos los honores militares en Kaltenkirchen".

Este relato de Hadi Weihs resulta muy interesante, ya que rebate otras versiones de los últimos momentos de Waldmann. Weihs era un experto piloto que había ingresado en la Luftwaffe en 1936 y sustituyó a Waldmann como *Staffelkapitän* de la 3ª/JG 7. Acabó siendo uno de los principales ases del Me 262, sobreviviendo al conflicto y habiendo conseguido derribar ocho aviones enemigos a los mandos del reactor.

Otro de los principales ases de la JG 7 que comenzó a acumular victorias con el Me 262 durante aquel mes de marzo fue el *Jagdflieger* del III *Gruppe* Lt. Alfred Ambs (su registro final ascendería a siete victorias), que hoy día es el secretario de todas las unidades asociadas al reactor. El día 14, Ambs despegó de Brandenburgo-Briest junto con el Lt. Joachim Weber y el Uffz. Giefing para interceptar a unos aviones de reconocimiento enemigos. Ambs recordaba más tarde que, después de 20 minutos, localizaron dos P-51D (probablemente de la versión F-6 de reconocimiento) que volaban con rumbo oeste. Weber abrió fuego fuera de alcance, lo cual alertó a los pilotos de la USAAF del inminente ataque y les permitió efectuar una maniobra evasiva.

Los tres reactores se alejaron de los Mustang en un intento deliberado de persuadirles de que daban por terminado el ataque. Sin embargo, los Me 262 efectuaron entonces una segunda pasada, pero esta vez de frente. A una velocidad de aproximación de 1.400 km/h, Ambs abrió fuego con sus cañones desde una distancia de 300 metros. Según sus palabras, "el P-51 que volaba en cabeza estalló en mil pedazos". El segundo caza fue también derribado, esta vez por los disparos de Weber.

La JG 7 continuó operando con fuerzas numerosas, y el día 19 ordenó despegar a todos los efectivos del III *Gruppe* para enfrentarse al ataque de los B-17 de la 3ª División Aérea al norte de Chemnitz. Aunque sólo 28 Me 262 llegaron a entrar en contacto con el enemigo, al menos cuatro bombarderos pesados fueron destruidos por los cohetes R4M. Al día siguiente, 22 reactores interceptaron a los bombarderos y a sus cazas de escolta en la zona de Hamburgo y derribaron nueve B-17 frente a la pérdida de cuatro reactores. Este ritmo de operaciones continuó durante el resto del mes.

Sin embargo, el racionamiento de combustible, que casi había paralizado a las unidades de cazas convencionales desde finales de 1944, empezaba ahora a afectar a la JG 7. Al disminuir rápidamente las reservas de combustible de alto octanaje necesarias para alimentar los turborreactores de los Me 262, las operaciones quedaron tan gravemente afectadas que la USAAF podía atacar cada vez con más frecuencia las bases "Silber" (de los Me 262) con relativa impunidad. Las factorías donde se fabricaban los reactores y los aeródromos donde se adiestraban los pilotos también eran



Cuando el Oblt. Walter Schuck fue nombrado *Staffelkpitän* de la 3ª/JG 7 el 24 de marzo de 1945, ya contaba con 198 victorias en su haber obtenidas con la JG 5 a los mandos de los Fw 190 en el Frente del Eismeer, en Escandinavia. Rápidamente consiguió dominar el Me 262, derribando ocho aviones durante las últimas semanas del conflicto, entre los cuales estaban dos P-51D derribados en su primera salida como *Staffelkapitän* el 24 de marzo, y cuatro B-17 el 10 de abril. Schuck fue, a su vez, derribado en esta última salida, a pesar de lo cual consiguió salvar la vida saltando en paracaídas.

atacados, todo lo cual se combinaba reduciendo gradualmente la amenaza letal que representaba el prácticamente imparable Me 262.

La potencia del caza Messerschmitt había quedado demostrada sobradamente en el período de cinco días entre el 18 y el 22 de marzo, durante el cual, los pilotos de Me 262 consiguieron derribar al menos 50 aviones enemigos. Este éxito pareció regenerar el entusiasmo por el avión a reacción en las jerarquías políticas, y Hitler empezó otra vez a ensalzar las virtudes del Me 262 como un arma capaz de ganar la guerra, felicitando a sus unidades por los recientes éxitos y ordenando que se mejorase su armamento.

A lo largo de las dos semanas siguientes, el Maj. Heinrich Erhler (otro de los pilotos de caza de la Luftwaffe con más victorias en su haber) empezó a elevar su registro de victorias a los mandos del reactor formando parte de la *Geschwaderstab* de la JG 7. La historia de este piloto quedó marcada por un suceso bastante enigmático. Erhler había conseguido grandes éxitos como jefe del III/JG 5 (con base en Escandinavia), consiguiendo 201 victorias, por lo cual fue condecorado con las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero.

Sin embargo, a finales de 1944 fue sometido a un consejo de guerra porque su unidad no había prestado defensa aérea al acorazado *Tirpitz,* fondeado en un fiordo próximo.

El tribunal militar consideró que la unidad de Ehrler no había respondido a los mensajes de radio del barco solicitando apoyo aéreo inmediato. Sentenciado a muerte, el Maj. fue indultado gracias a su hasta entonces ejemplar hoja de servicios en combate y a causa de la desesperada necesidad de la *Jagdwaffe* de hombres experimentados para pilotar el Me 262. Como muchos otros veteranos *Jagdflieger* de los cazas convencionales, Ehrler consiguió dominar rápidamente el reactor, derribando el 21 de marzo un B-17, una segunda Fortaleza Volante 24 horas después y una tercera el 24 de marzo. El último día del mes Ehrler consiguió separar a un P-51D de una formación de escolta, reclamando haber logrado un *Herausschuss* (operación que consistía en separar a un aparato enemigo de su formación y derribarle).

En su última salida, el 6 de abril, entró en acción cerca de Schaarlippe, donde se le observó derribar a dos B-17 más antes de ser derribado y muerto por los P-51. Ehrler fue enterrado en el cementerio de Stendal el 10 de abril. El Maj. Heinrich Ehrler había realizado unas 400 salidas operativas durante la guerra, con una cuenta final que ascendía a 206 victorias, que suponían uno de los mejores registros de caza entre los pilotos de la Luftwaffe.

La amenaza que la JG 7 representaba para la fuerza aliada de bombarderos pesados alcanzó su punto máximo el 31 de marzo de 1945. Con aviones equipados con cohetes R4M y proyectiles explosivos para los cañones MK 108, los *Gruppen* I y III tomaron parte en cuatro combates independientes que tuvieron lugar a lo largo del día con el propósito de repeler, no a los bombarderos diurnos de la USAAF, sino a los Lancaster y Halifax de la RAF.

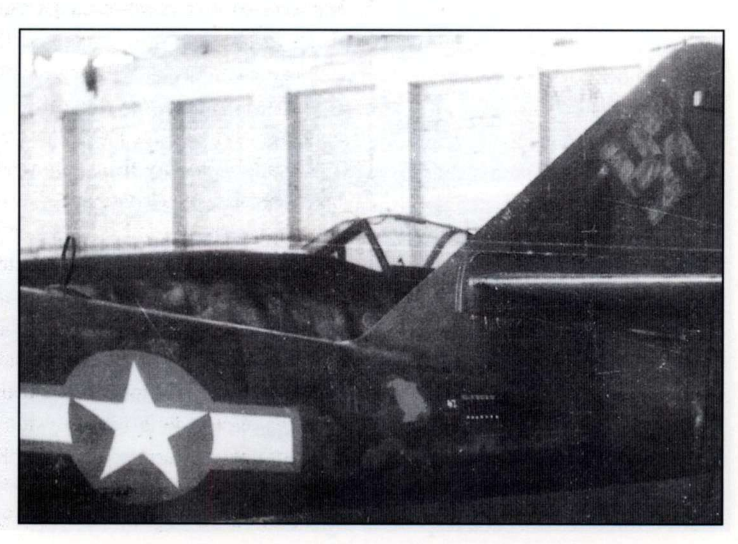
A lo largo de aquel día, los reactores derribaron unos 21 bombarderos, y otros muchos regresaron a sus bases gravemente dañados. Los impactos directos de los cohetes producían con frecuencia horrendas explosiones, y la inexplicable falta de protección de cazas de escolta acentuó la facilidad con la que los Me 262 conseguían llegar hasta los bombarderos. Muchos pilotos de la JG 7 consiguieron al menos una victoria, mientras que Grünberg, Sturm, Todt, Schenk, Schall y Ehrig conseguían derribar dos aviones enemigos cada uno. Hadi Weihs y Gerhard Reiher también aumentaron sus registros de victorias.

A pesar de estos éxitos, al día siguiente el I/JG 7 recibió la orden de evacuar Kaltenkirchen. Se ordenó a la 1ª *Staffel* que se trasladase a Brandenburgo-Briest, a la 2ª *Staffel* que se trasladase a Burg, y la 3ª *Staffel* a Oranienburg. Sólo tres días más tarde, su *Kommandeur*, Maj. Erich Rudorffer, fue destinado fuera del *Gruppe*, dejando que cada *Staffel* operase principalmente como unidad autónoma, independientes de la *Geschwader*, hasta los últimos quince días de guerra. Aunque las acciones del mes de marzo demuestran que la JG 7 fue la principal unidad que operó con el caza a reacción durante la II Guerra Mundial, también fue el mes en que cayeron varios de los más experimentados pilotos de caza de la *Geschwader*, y su plantilla operativa se redujo por debajo de los 60 reactores.

El 1 de abril, siete bombarderos de la USAAF fueron abatidos por las armas de la JG 7, pero tres días después el desastre se abatió sobre Parchim, cuando 15 Me 262 fueron sorprendidos por cazas americanos en su punto más vulnerable en una salida de combate: durante el despegue. El Me 262 era muy pesado al despegar (y por supuesto también cuando regresaba a la base al efectuar la aproximación para el aterrizaje) y normalmente en aquellos momentos era protegido por "líneas de piezas antiaéreas" desplegadas al efecto para asegurar cierta protección hasta que los turborreactores Jumo 004 alcanzaban las revoluciones y la alta velocidad adecuadas. Los P-51D ya estaban sobre la base cuando los Me 262 estaban despegando y trataban de internarse en las nubes en un intento por ocultar sus esfuerzos por ganar altitud. El piloto de caza del 504º FS del 339º FG Robert Havighurst describe lo que sucedió a continuación:

"Localizamos a tres Me 262 que ascendían a través de un claro entre las nubes. Les dejamos que se acercasen, mientras nosotros íbamos perdiendo altura. Cuando el primer Me 262 entró en alcance, abrí fuego contra él desde arriba y por detrás. El alemán intentó librarse de mí efectuando un viraje descendente a la izquierda. Gracias a mi mayor velocidad pude mantenerme detrás de él con facilidad y alcanzarle en el ala izquierda con mis disparos. De pronto, me encontré en medio de un nutrido fuego antiaéreo. Me deshice de los depósitos auxiliares de combustible y empecé a efectuar maniobras evasivas para escapar a los disparos de la artillería. El Me 262 aprovechó este breve período para empezar a ascender otra vez. Sin embargo, puede situarme rápidamente detrás de él otra vez y empecé a disparar una vez más. Observe que mis disparos le alcanzaban en la parte delantera del fuselaje y en el ala izquierda. Cuando estaba a unos 600 metros de altitud, de repente el Me 262 cayó en picado. No vi ningún paracaídas. Sospecho que el piloto murió cuando mis disparos alcanzaron la cabina".

Aquella mañana, el jefe de la patrulla era Rudi Sinner, quien, a pesar de su gran experiencia y pericia con el avión, fue totalmente acorralado por cuatro P-51D que le atacaron simultáneamente. El avión de Sinner fue rápidamente alcanzado, y como su Me 262 estaba



Esta foto de después de la guerra muestra la cola del Me 262A-1a, Wk-Nr 500491, del *Oberfeldwebel* Heinz Arnold. A los mandos de este caza, formando parte del II/JG 7, consiguió siete victorias (que se sumaban a sus 42 victorias conseguidas con aparatos de hélice) entre el 3 y el 24 de marzo de 1945. La carrera de éxitos de Arnold terminó el 17 de abril, cuando cayó durante una salida de ataque a tierra cuando pilotaba otro reactor. Después el Lt. Fritz Müller se hizo cargo de este avión, quien lo pilotó desde Praga-Ruzyn hasta Lechfeld para rendirse a las tropas norteamericanas el 8 de mayo de 1945.

cerca del suelo, decidió saltar en paracaídas inmediatamente tras efectuar una maniobra evasiva. Después de un precario descenso en paracaídas, Sinner aterrizó en un campo labrado, donde después informó que había sido atacado en tierra por los Mustang. Tendido boca abajo en el suelo, fingiéndose muerto, Sinner sobrevivió a una pasada de ataque antes de salir corriendo para protegerse en el fondo de un surco.

Las formaciones de bombarderos diurnos continuaron atacando y produciendo graves daños en las bases "Silber" de los Me 262, reduciendo aún más la capacidad operativa del cada vez más reducido número de reactores. Además, el combustible J-2 para los motores Jumo 004 era más escaso cada día que pasaba. A mediados de abril, varias *Staffeln* de la JG 7 habían sido trasladadas a bases situadas en Baviera y Checoslovaquia, y a partir de entonces, la estructura de mando de la *Geschwader* se hace confusa. Los pilotos de la JG 7, que ya estaban psicológica y físicamente agotados, estaban ahora también faltos de un auténtico mando.

Los frecuentes ataques de ametrallamiento a tierra de los cazas aliados continuaban haciendo vulnerables los aeródromos, y todavía peor para los Me 262, que eran sorprendidos al despegar o cuando regresaban a la base, como ocurrió el 17 de abril en Saaz cuando los P-47 y los P-51 sorprendieron a una *Schwarm* de Me 262, al mando del Oblt. Grünberg, cuando estaba a punto de aterrizar. Los reactores no tuvieron ninguna oportunidad contra el abrumador número de los depredadores cazas de la USAAF, y los cuatro aparatos fueron derribados. Sólo Grünberg se salvó saltando en paracaídas. Los reactores seguían consiguiendo victorias, pero sin llegar jamás a aproximarse al nivel de éxitos logrados por la JG 7 durante los últimos días de marzo.

Durante las últimas semanas de la guerra se produjeron varios combates contra aviones VVS soviéticos, y aunque el Me 262 encontró unos formidables enemigos en los La-5, 7 y 9 y en los Yak-3, 7 y 9, ni siquiera la célebre capacidad de resistencia de los mucho más lentos aparatos de ataque a tierra Il-2 *Stormovik* consiguió salvarles de ser derribados por el reactor de la Luftwaffe.

El 30 de abril, el piloto de la JG 7 Lt Fritz Kelb (el único *Jagdflieger* que consiguió anotarse victorias a bordo del Me 163 y el Me 262) perdió la vida en combate. Tras la muerte de Hitler aquel mismo día, se buscaron nuevas bases para la JG 7. De hecho, aquellos mismos días se dieron instrucciones para la creación del IV/JG 7 ¡que debía formarse a partir de la JV 44! Hasta el último día de la guerra en Europa la JG 7 no rindió sus últimos 15 reactores a los aliados victoriosos. Poner el epílogo a esta breve historia de la primera unidad de cazas del mundo debe corresponder al General Adolf Galland, uno de los más destacados protagonistas del empleo del Me 262 como *único* caza del frente de Alemania:

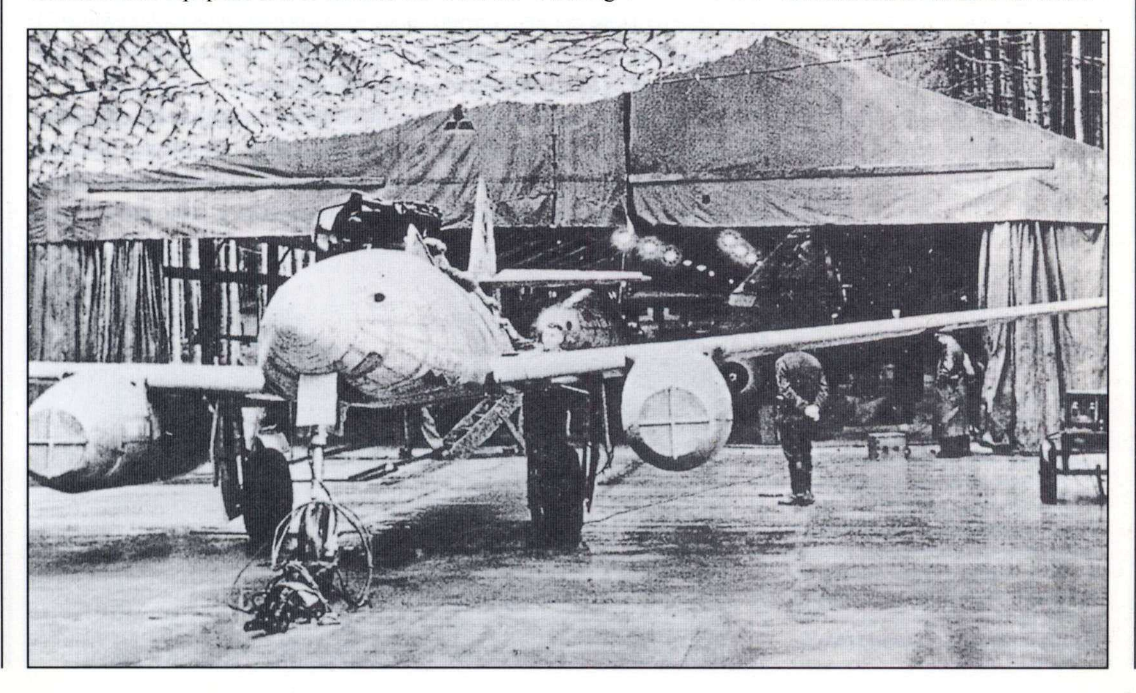
"Soy de la opinión de que con sólo 300 cazas a reacción Messerschmitt Me 262 podíamos haber derribado en un solo día cualquiera un mínimo de 200 bombarderos. Si hubiésemos podido continuar así durante una o dos semanas, los bombardeos diurnos se habrían detenido. En consecuencia, las dimensiones de la destrucción de objetivos en Alemania habrían disminuido. La consecuencia negativa habría sido que la guerra se habría prolongado, lo cual habría dado a los rusos más tiempo para conquistar una parte mayor de territorio alemán. Por eso ahora debemos estar satisfechos de los errores de Hitler con respecto al legendario Messerschmitt Me 262."

EL ESFUERZO FINAL

En noviembre de 1944 (poco más de dos semanas antes de la activación de la JG 7) se había creado otro *Kommando* experimental más. Su misión era evaluar el potencial del Me 262 como caza nocturno, más concretamente como avión "anti-Mosquito". Capaces de llevar a cabo su mortífera misión en los cielos de la noche de Alemania prácticamente sin oposición, estos rápidos aparatos que se aproximaban en vuelo a gran altura representaban una amenaza cada vez mayor. Para combatirlos se habían establecido ya varias *Staffeln* de cazas monomotores, pero su éxito había sido limitado. Se esperaba que la superior velocidad del Me 262 fuese la respuesta adecuada.

Tal vez no sea sorprendente que el oficial seleccionado para mandar el nuevo *Kommando* fuese uno de los más destacados exponentes de los cazas monomotores. Hasta un año antes, el Lt. Kurt Welter había sido instructor de vuelo, pero su traslado a las unidades de defensa nocturna del Reich iba a demostrar cuáles eran sus verdaderas habilidades –en septiembre de 1944 ya había sido el responsable del derribo de nada menos que tres de los siete Mosquito derribados durante el mes–. El mes siguiente, fue condecorado con la Cruz de Caballero por haber conseguido 33 victorias (5 cada día) en sólo 40 misiones. El 2 de noviembre de 1944, se activó el *Kommando Welter* (¿qué otro nombre si no?) en Burg, cerca de Magdeburgo, con una plantilla de dos Me 262 monoplaza, uno de los cuales había sido equipado con el sistema IFF FuG226 "Neuling".

Me 262 terminados salen de la cadena de montaje de la fuertemente camuflada fábrica de Laupheim, al sur de Ulm. Messerschmitt continuó fabricando grandes cantidades de unidades del reactor bimotor durante los primeros meses de 1945, pero relativamente pocos de ellos llegaron a entrar en combate en las unidades del frente.



El enigmático Oblt. Kurt Welter fue probablemente el piloto de Me 262 que más victorias consiguió con este avión. Como oficial jefe del *Kommando Welter* (10ª/NJG 11), que fue la única unidad de caza nocturna de Me 262, Welter reclamó haber derribado 25 Mosquito y dos bombarderos pesados cuatrimotores a los mandos del reactor; se le atribuyeron más de 20 victorias con el reactor, ascendiendo su cuenta final a 63. Aunque sobrevivió a la guerra, Welter murió en un accidente de automóvil el 7 de marzo de 1949.

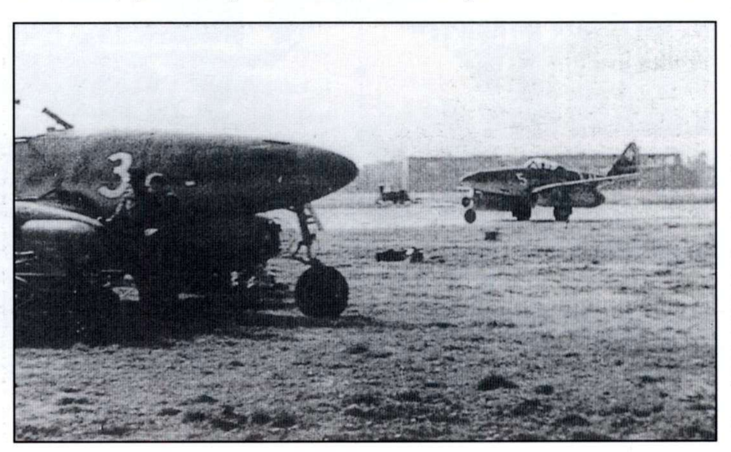


Sin embargo, al principio, Welter operó desde Rechlin-Lärz patrullando la zona de Berlín en salidas *helle Nachtjagd* (caza nocturna visual) en conjunción con la artillería antiaérea y los reflectores antiaéreos que defendían la capital. Con este sistema, consiguió numerosas victorias y, como parece demostrar un mensaje de felicitación del General Jefe del *I. Jagdkorps* dirigido a Rechlin con fecha 28 de noviembre, la primera victoria nocturna conseguida por un Me 262 fue probablemente un Mosquito derribado la noche anterior.

El Oblt. Welter añadió un Lancaster a su larga lista de Mosquito derribados la noche del 12 al 13 de diciembre de 1944, y antes de la llegada del nuevo año, los efectivos de su pequeño *Kommando* empezaron a aumentar con la llegada de uno o dos nuevos aviones y, con el respaldo de las altas esferas, seleccionó entre las unidades de caza nocturna pilotos adecuados para pilotarlos. Sin embargo, el 21 de enero de 1945 la unidad sufrió su primera baja, cuando el Oblt. Heinz Bruckmann perdió la vida al intentar un aterrizaje forzoso en un páramo cerca de Wittstock, al noroeste de Berlín. El 4 de febrero dos pilotos más murieron en accidentes, uno durante un vuelo de traslado y otro durante un entrenamiento.

A finales de febrero, la unidad, que desde su creación había estado subordinada administrativamente a la NJG 11, recibió oficialmente la designación de 10ª/NJG 11, aunque sus miembros siguieron refiriéndose a sí mismos como *Kommando Welter*. Fue también entonces cuando sus efectivos alcanzaron su punto máximo ya que sus seis aparatos monoplaza fueron reforzados por un número similar de cazas nocturnos biplaza Me 262B equipados con radar (modificados en la línea de montaje de Messerschmitt a partir de aparatos de entrenamiento sin terminar).

Se pretendía que los Me 262B se infiltrasen en las formaciones de bombarderos durante la aproximación de los atacantes y utilizasen su propio radar para localizar y destruir objetivos individuales. Pero el exceso de velocidad del reactor, que tan importante había resultado para el éxito de los mono-



Detrás del "3 Blanco" estacionado en primer plano se ve a uno de los Me 262A-1a del III/EJG 2 rodando por la pista de Lager-Lechfeld en octubre de 1944. Aunque volaba casi exclusivamente durante las horas de día, este *Gruppe* estaba también encargado de entrenar al puñado de pilotos de los cazas nocturnos a reacción que serían destinados a la 10ª/NJG 11

plazas al atacar a los Mosquito iluminados por los reflectores (las tres victorias obtenidas en enero por Welter le habían valido ya la condición de as del Me 262), resultó ser un inconveniente contra los bombarderos pesados de la RAF. A pesar de la antena del radar SN-2 Lichtenstein montada en el morro, semejante a una cornamenta, que hacía al Me 262B unos 60 km/h más lento que la versión monoplaza, todavía resultaba demasiado fácil con él fallar el tiro contra un lento bombardero a plena carga. Sin embargo, los tripulantes del "Berta" desarrollaron rápidamente sus propias tácticas para remediar este inconveniente. El procedimiento consistía en volar a lo largo de la oleada de bombarderos *por debajo* y, al ascender en los últimos segundos, perder la suficiente velocidad para elegir a su víctima.

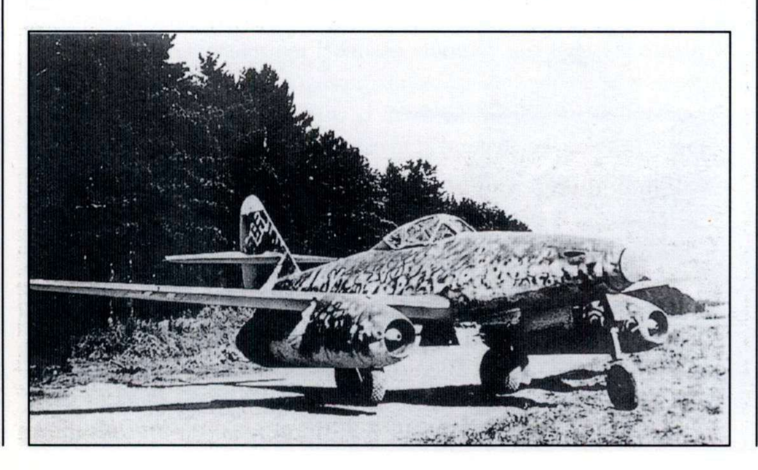
Pero fueron los Mosquito los que siguieron constituyendo los objetivos más frecuentes para los pilotos de los monoplazas de la unidad de Welter. Casi todas las noches salían a combatir las habituales incursiones sobre la capital, el "Expreso de Berlín", y llegaron a familiarizarse tanto con las tres rutas de aproximación preferidas de los aviones de la RAF que acabaron bautizándolas simplemente como "andenes 1, 2 y 3".

Durante los últimos diez días de marzo de 1945, el Fw. Karl-Heinz Becker, que ya había derribado de día un P-38 a mediados de febrero, consiguió una notable serie de éxitos al derribar seis Mosquito.

La noche del 30 de marzo, Kurt Welter, que había recibido las Hojas de Roble de la Cruz de Caballero menos de quince días antes, confirmó su maestría consiguiendo derribar nada menos que cuatro Mosquitos (aunque, hasta ahora, sólo una de sus presuntas víctimas ha podido ser identificada provisionalmente).

A pesar de estar desarmado, fue un Mosquito el que, aunque sin proponérselo, resultó ser el responsable indirecto de lo que se cree fue la única baja en acción de un aparato biplaza. El Lt. Herbert Altner era un experto piloto de caza nocturna de la NJG 5 (ya había conseguido 21 victorias) cuando, en febrero de 1945, aterrizó casualmente en su base de Lübeck. El interés que Altner manifestó por el reactor bimotor acabó llevándole a unirse a la unidad de Welter en Burg al mes siguiente.

Tras el usual proceso de familiarización –dos circuitos de la base de día y dos de noche– Altner se convirtió en el primer piloto que volase en operaciones con el Me 262B biplaza. Pero su "transformación" había sido quizás un tanto *demasiado* superficial, ya que una noche del mes de marzo:



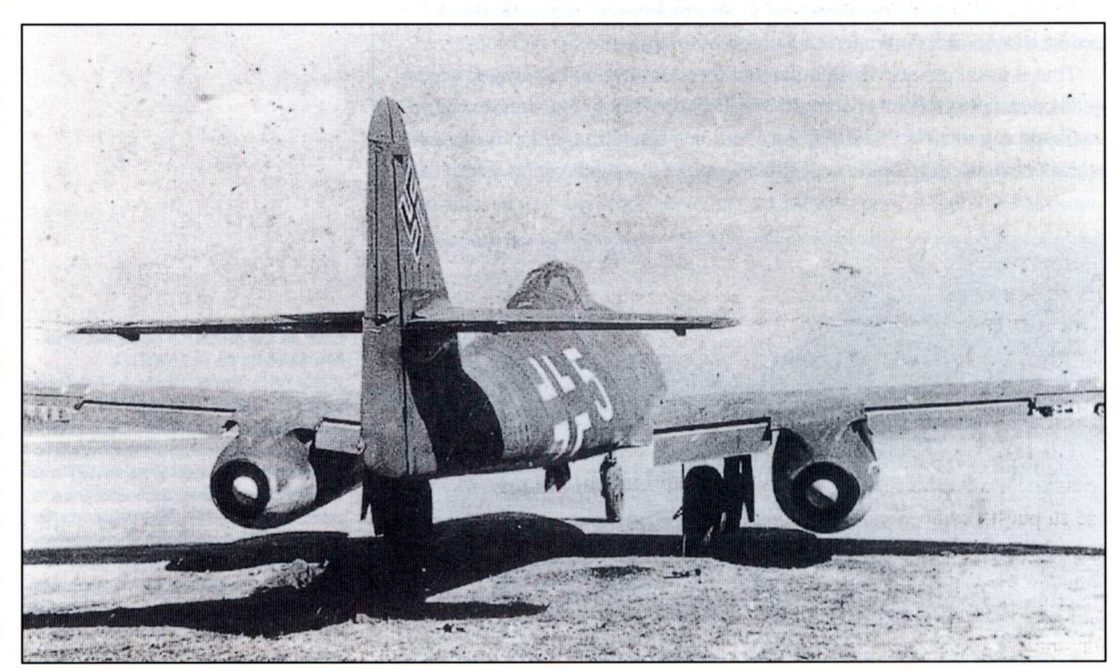
Uno de los primeros bombarderos Me 262A-2a de la 1ª/KG 51 ("9K+YH"), fotografiado en Achmer, luce un original esquema de camuflaje "de garabatos" y muestra la predilección de esa *Geschwader* por distinguir a sus *Staffeln* mediante el código de colores, es decir, la letra individual del avión, la punta del morro y la parte superior del plano de cola pintadas de blanco. Cuando la guerra llegó a sus últimas semanas, muchos aparatos del KG 51 llegaron a la JV 44 de Galland.

"Nos indicaron el vector hacia un grupo de Mosquito. Cuando entramos en contacto con uno de aquellos veloces Engländer, abrí gases a tope. El 'Mossie' aumentó de tamaño en mi visor de puntería mucho más rápido de lo que yo esperaba. Un tanto desconcertado, cerré gases, quizá un poco demasiado bruscamente". Ésta era la receta para hacer que los motores se parasen, como así ocurrió. "A mis dos 'hornos' no les gustó en absoluto este trato, ya que ambos se pararon de inmediato. El 'Me' empezó a perder velocidad, pero no pude conseguir volver a arrancarlos. Con el avión en peligro inminente de estrellarse, no había más opción que saltar en paracaídas. Por desgracia, mi operador de radar, Fw. Reinhard Lommatzsch, debió de golpearse con la cola del avión al hacerlo, ya que se le encontró muerto en tierra".

Para entonces, el final se acercaba rápidamente. Al igual que para la mayoría de las demás unidades, el fin se precipitó a causa de la falta de combustible y por la proximidad del enemigo, tanto en tierra como en el aire. El 10 de abril, una incursión diurna sobre Burg produjo la destrucción de tres de los aviones del *Kommando.* Cuarenta y ocho horas después, con las tropas soviéticas acercándose a Berlín desde el este, los cuatro aparatos supervivientes evacuaron su base trasladándose hacia el norte, a Lübeck. Cuando llevaban allí poco más de una semana, otro ataque aéreo aliado causó más bajas, entre ellas uno de los pocos aparatos biplaza que aún quedaban, que según los informes quedó enterrado bajo los escombros cuando se hundió el tejado del hangar donde se encontraba.

Desde las ruinas del aeródromo de Lübeck-Blankensee no había más que un trecho de diez kilómetros hasta la autopista que sale desde la ciudad hacia el sur en dirección a Hamburgo. Escondiendo sus reactores bajo los árboles que flanqueaban ambos lados de la autopista, utilizaron un tramo recto de ésta cercano a la salida de Reinfeld como pista de circunstancias, ya que, sorprendentemente, se seguían enviando pilotos a Rechlin para traer aparatos de reemplazo. Pero, en realidad, el

Esta rara instantánea muestra la Me 262A-1a "5 Blanco", de la JV 44 que fue la montura del Uffz. Eduard Schallmoser durante las últimas semanas de la guerra.





El Me 262A-1a Wk-Nr 110559 "13 Rojo" era la montura del Oberstlt. Heinz Bär, *Kommandeur* del III/EJG 2 en Lechfeld en marzo de 1945. Bär se convirtió en el primer as de caza diurna con el reactor durante los últimos meses de la guerra, siendo Kurt Welter el único que consiguió mejorar el registro de 16 victorias de Bär. Antes de pilotar el Me 262, Bär era ya uno de los pilotos con un registro más elevado de éxitos de la Luftwaffe, con más de 200 victorias en su haber. El 28 de abril consiguió su 16ª y última victoria con el reactor. Bär murió doce años después, en 1957, al estrellarse su avioneta cerca de Brunswick.

Kommando estaba ya en las últimas y casi inactivo. Según los archivos, Kurt Welter, que entonces era ya el as del Me 262 con la cuenta de victorias más elevada de todos, no había volado en operaciones desde la salida de la unidad de Burg. El último traslado llevó a la unidad a Schleswig-Jagel el 7 de mayo, donde esperaría la llegada de las fuerzas de ocupación británicas. Los aviones del *Kommando Welter* (alias 10ª/NJG 11) –cuatro monoplazas y un par de aparatos biplaza equipados con radar– fueron alineados, según lo ordenado, a lo largo de la pista de Schleswig. Sin embargo, varios pilotos prefirieron terminar su período de servicio en la unidad de una manera más informal que cuando fueron invitados a unirse a ella por Welter. Herbert Altner, por ejemplo, ¡sencillamente montó en su bicicleta y se marchó a casa pedaleando!

Tres días antes de que el *Kommando Welter* volase hasta Schleswig, en el extremo norte de Alemania, para entregar sus aviones a los británicos, otro unidad –en el extremo sur del ahora dividido Reich– colocó granadas de mano en las góndolas motrices de sus Me 262 para impedir que cayesen en manos del ejército americano que se aproximaba.

Este acto marcó la desaparición de una unidad que había sido única entre las filas de la Luftwaffe y que, durante décadas, iba a convertirse en objeto de continuas controversias en Alemania; sus partidarios se referirían a ella como "El escuadrón de los Expertos", mientras que sus detractores la compararían con un club selecto cuya importancia fue equivocadamente exagerada por un puñado de autopublicistas de posguerra.

Todo había comenzado con las cada vez peores relaciones que existían entre los jefes de las unidades de caza del frente y los altos jerarcas de la Luftwaffe, representados por Hermann Göring y una reducida camarilla compuesta por sus asesores más próximos. La situación alcanzó el punto crítico a finales de 1944, cuando el *Reichsmarschall*, persuadido de que la "mala" actuación de la *Jagdwaffe* era la causa de todos sus males, destituyó a su *General der Jagdflieger,* Adolf Galland. Aunque se maquilló con términos conciliadores y diplomáticos (una "orden del día de las Fuerzas de Caza" que debía ser emitida el 23 de enero de 1945 empezaba diciendo: "Tras varios años en el cargo, el Genlt. Galland ha sido relevado de su puesto como *General der Jagdflieger* a fin de que pueda reasumir un cargo de responsabilidad cuando su salud se haya recuperado"), la destitución fue la gota que colmó el vaso.

El 19 de enero, una delegación de destacados oficiales, *Kommodoren* de unidades de combate, se enfrentó a Göring en una reunión convocada



El piloto del III/EJG 2 Lt. Karl Fox Munz llegó tarde a las unidades operativas de reactores desde la 3ª/JG 52, participando en combates durante las últimas seis semanas de la guerra con la unidad de transformación. No obstante, no puede negarse que consiguió tres victorias con el Me 262 que se sumaron a las 60 obtenidas con cazas convencionales. Munz realizó más de 600 salidas de combate durante sus cinco años de servicios ininterrumpidos como piloto de combate.

en la "Haus der Flieger", el club de oficiales de la Luftwaffe, en Berlín. Su portavoz, el *Oberst* Günther Lützow, uno de los ases de la *Legión Cóndor*, que había sido *Kommodore* de la JG 3 durante la Batalla de Inglaterra, expuso sus motivos de queja. Éstos incluían las acusaciones de cobardía que se les habían imputado, la mala gestión de las fuerzas disponibles y las crecientes ingerencias de "extraños" en asuntos de la exclusiva competencia de las unidades de caza (esto último era una referencia clara a los "barones de los bombarderos" que ahora rodeaban a Göring, uno de los cuales, el *Generalmajor* (General de División) Dietrich Peltz, había sido el cerebro que estaba detrás de la catastrófica y costosa operación *Bodenplatte*, el ataque del día de Año Nuevo efectuado menos de tres semanas antes por la *Jagdwaffe* contra las bases aéreas aliadas).

Durante las casi cinco horas que duró la reunión, también se exigió que Galland fuera repuesto en su cargo. Pero el tema de fondo era una condena del autocrático control de la Luftwaffe por parte del mismo *Reichsmarschall* en un momento en que los cambios eran desesperadamente necesarios para evitar la derrota. Al terminar su intervención, la reacción inmediata de un Göring congestionado de ira fue amenazar a Lützow con hacerle fusilar. De hecho, a las pocas horas se emitieron órdenes de arresto tanto contra Lützow como contra Galland (aunque no estaba presente en la reunión de la "Haus der Flieger", éste último fue acusado de ser cómplice del "motín"). Pero tras pensarlo mejor, el castigo de Lützow fue reducido al de exilio. Fue desterrado a Verona, en Italia, con el cargo de *Jafü. Oberitalien* (Jefe de Caza del norte de Italia).

La suerte de Galland, confirmada por su sucesor en el cargo de *General der Jagdflieger*, *Oberst* Gordon Gollob, fue ser destinado al frente ruso como *Staffelkapitän* de la 4ª/JG 54. Comparado con esta degradación (asignando a un Genlt. al mando de una *Staffel*) ¡parecía insignificante hasta el punto más bajo alcanzado por la carrera de altibajos del legendario Heinz Bär! Pero la salvación llegó de una instancia inesperada. Adolf Hitler no tenía noticia del conato de rebelión. Cuando llegó a su conocimiento, decidió que, en lugar de la sanción prevista, se ordenase a Galland formar una pequeña unidad de entidad *Staffel*, cuya misión sería demostrar la superioridad del Me 262 como avión de caza.

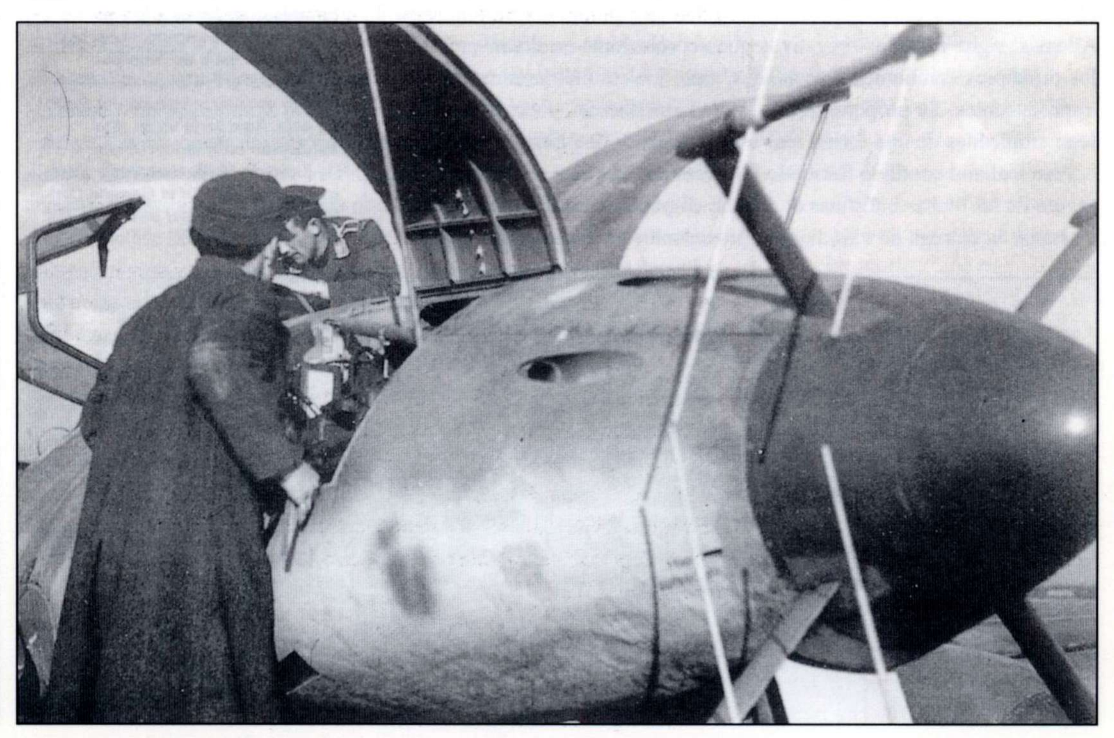
El decreto del Führer tenía bastante de redundancia para salvar la cara. El potencial del Me 262 había sido ya "demostrado" ampliamente por el EKdo 262 y por el *Kommando Nowotny;* y, aunque estaba previsto que el nuevo mando de Galland sólo tendría entidad de *Staffel,* se le concedió una total independencia, y a él se le reconoció la autoridad disciplinaria de un jefe de División.

Como base escogió Brandenburgo-Briest, a unos 45 kilómetros al oeste de Berlín. Allí estaría en una situación perfecta para contribuir a la defensa de la capital. A un nivel más práctico, en este aeródromo se encontraban también algunos elementos de la JG 7, de los que Galland esperaba obte-

ner alguna ayuda material. En este aspecto quedó defraudado. Gordon Gollob siguió estrictamente al pie de la letra la orden de que la nueva unidad "no debía interferir en modo alguno con la actividad de otras unidades". Más adelante, Galland se quejaría de que el actual *General der Jagdflieger* frustraba todas sus iniciativas, especialmente sus peticiones de personal clave. Gollob refutó vehementemente esta acusación, argumentando (no sin razón) que las unidades de caza del frente estaban afectadas ya de una crónica escasez de jefes experimentados, y no podía permitirse que Galland se llevase a los mejores de entre los que quedaban "para su propio uso personal, en detrimento de los frentes de combate".

En consecuencia, sólo se le permitió contar con los que eran de su misma clase, los "caídos en desgracia" por estar relacionados con la reunión de la "Haus der Flieger" (entre ellos destacaba Johannes "Macki" Steinhoff, hasta poco antes *Kommodore* de la JG 7, que fue nombrado "Jefe de Adiestramiento"), y aquellos que estaban convalecientes o recuperándose de sus heridas, además de un grupo de instructores y de alumnos recién cualificados. Sin embargo, poco a poco se corrió la voz y otros más se irían uniendo a su unidad a través de "canales menos oficiales" –no sólo reconocidos *Experten* de las unidades de caza, sino también pilotos de las unidades de caza nocturna, de bombarderos y de ataque a tierra–. Y esto a pesar de un pequeño último detalle: el antiguo *General der Jagdflieger* no iba a utilizar su propio nombre para promocionar su nueva unidad. Dicho de otro modo: no iba a haber ningún *Kommando Galland*. En su lugar escogió el título de *Jagdverband* 44, donde "*Jagdverband*" significa simplemente unidad de caza, y el "44" era, al parecer, una sesgada y retorcida referencia a varios asuntos, que incluían el año del comienzo del declive de la *Jagdwaffe,* la mitad del valor de su primer mando (la 3ª J/88, una *Staffel* de caza de la *Legión Cóndor* en España) y un despectivo jue-

El Me 262A-1a Wk-Nr 170056 era un verdadero caballo de batalla en el programa de pruebas de Messerschmitt, siendo utilizado tanto para pruebas de estabilidad direccional como para pruebas aerodinámicas para los cazas nocturnos. Aquí se le ve a finales de 1944 durante la realización de este último tipo de pruebas, con las puertas del compartimento de los cañones abiertas para permitir el acceso de los armeros de la fábrica al cuarteto de cañones MK 108 del reactor.



go de palabras con el título de quien en otro tiempo fue su benefactor y, recientemente, salvador: Adolf Hitler.

La unidad pasó todo el mes de marzo de 1945 adiestrándose y constituyendo el embrión de la JV 44. Durante este período, sólo se tiene conocimiento de una salida operativa, la descrita por el mismo Steinhoff, cuando encabezó una *Kette* de tres Me 262 que despegó con rumbo Este cruzando Berlín en dirección al frente ruso situado a lo largo del río Oder. Cerca de Strausberg localizaron un grupo de aviones de ataque a tierra soviéticos *Stormovik* Il-2 que estaba atacando a un convoy alemán. A pesar de su diferencia de velocidad, Steinhoff consiguió centrar a uno de los agresores en su visor de puntería. Una ráfaga de una fracción de segundo de los cuatro cañones del morro de su avión bastó para conseguir que el fuertemente blindado "Iván" diese con su panza en la nieve que había junto a la carretera. Probablemente, ésta fue la primera de las 56 victorias que, según se estima, consiguió la JV 44, y también uno de los pocos aviones soviéticos que cayeron víctimas del Me 262.

Antes de que terminase el mes de marzo, Galland había llegado a la conclusión de que la protección de las plantas de fabricación de los reactores Messerschmitt, situadas en el sur de Alemania, era más vital para la continuación del esfuerzo de guerra que la defensa aérea de la extensa metrópolis de Berlín, y el último día del mes, sus Me 262 empezaron a trasladarse a Múnich-Riem. Este traslado fue seguido de un último golpe del Oberst Gollob, quien, en un informe de cuatro páginas sobre las operaciones de los cazas a reacción con fecha 3 de abril de 1945, que se hizo llegar a todas las altas esferas de la Luftwaffe, incluido el mismísimo *Reichsmarschall,* decía lo siguiente sobre sus resultados en la zona de Berlín hasta aquella fecha:

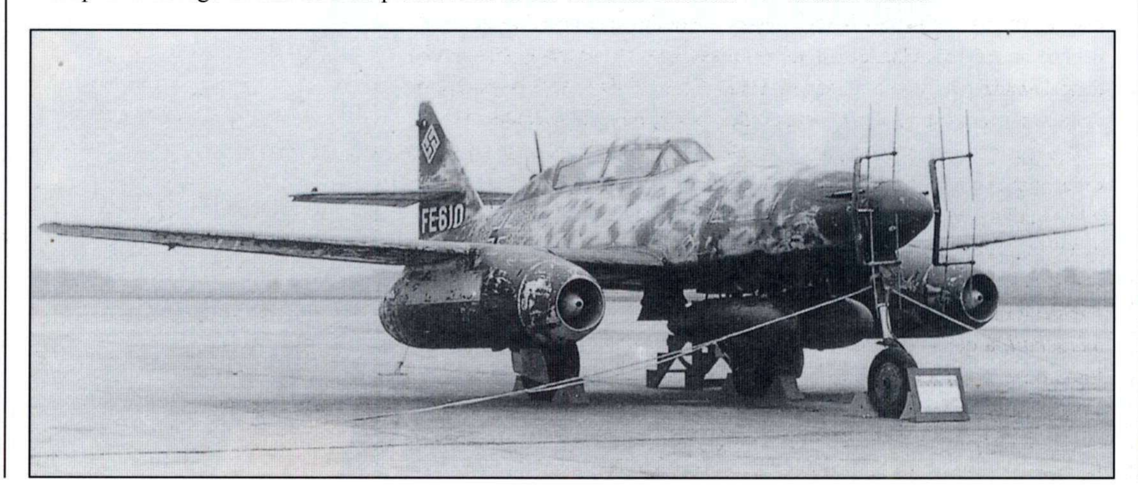
"Hasta ahora, la *Jagdverband* 44 no ha conseguido nada, a pesar de que en ella está encuadrado un considerable número de pilotos muy buenos. Además, sigue métodos operativos que no sólo están en desacuerdo con los principios comúnmente aceptados, sino que resultan totalmente contraproducentes. Se propone que la unidad sea disuelta y que sus pilotos sean empleados de una forma más útil en las filas de otras unidades".

Pero Galland continuó haciendo las cosas a su manera. A una distancia segura de las luchas intestinas de Berlín, empezó a reclutar a más pilotos, a aceptar la entrega de más aviones procedentes de las cercanas factorías



El Maj. Wilhelm Willi Herget, veterano as de la caza nocturna que aquí luce las Hojas de Roble ganadas durante su época como *Gruppenkommandeur* del I/NJG 4, llegó a la JV 44 en el Me 262A-1a/U4 experimental equipado con el cañón de 50 mm que había estado probando en Lechfeld.

El caza nocturno "provisional" Me 262B-1a/U1 (antiguo miembro de la 10ª/NJG 11) tras rendirse a los británicos en Schleswig y ser transferido a los americanos, cuyo número de serie de "equipo extranjero" (FE-610) puede verse escrito en blanco debajo del plano de cola. Aquí se le ve en una exhibición en Melun, Francia, el 27 de junio de 1945, esperando a ser inspeccionado por el General Carl Spaatz, antes de ser enviado a los Estados Unidos.





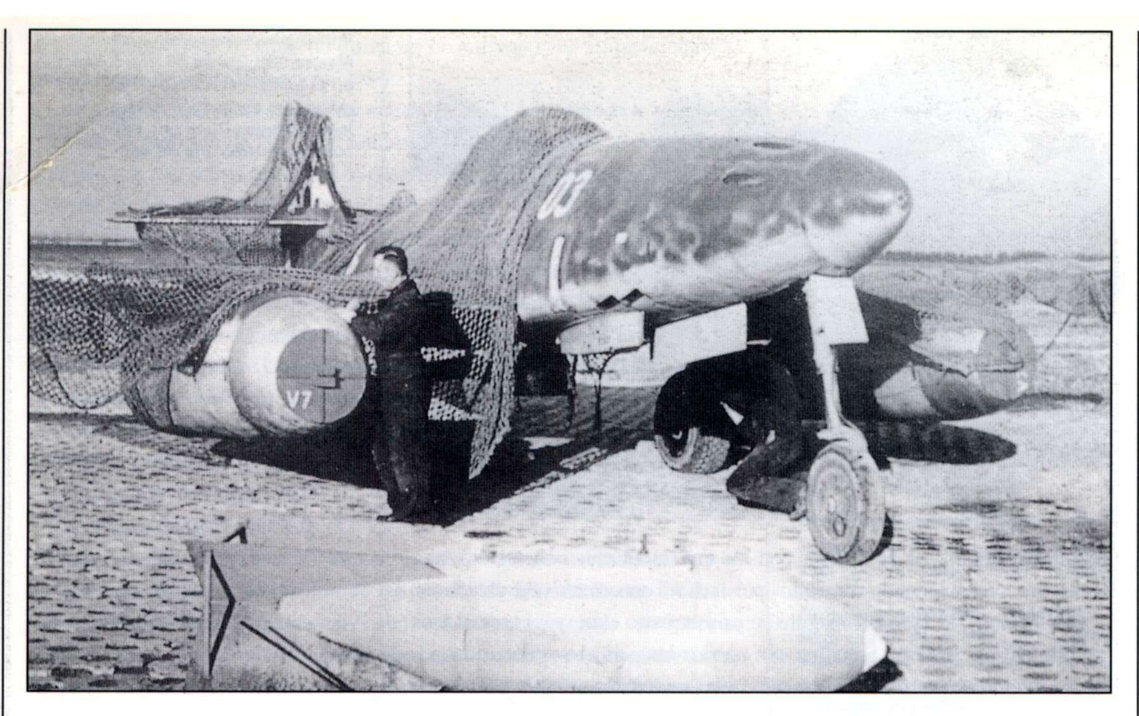
Primer plano del cañón experimental Mauser MK 214 de 50 mm instalado en el morro del Wk-Nr 111899, el avión que después sería pilotado hasta Múnich-Riem por *Willi* Herget cuando se unió a la JV 44.

de Messerschmitt y a equiparlos con los más modernos cohetes aire-aire R4M, que ya habían sido utilizados por la JG 7 con efectos devastadores.

El 4 de abril, la JV 44 consiguió su primer éxito contra los americanos cuando el Uffz. Eduard Schallmoser, uno de los primeros pilotos formados en la unidad, estimó erróneamente su velocidad de aproximación y seccionó la cola de un P-38 cerca de Múnich. Éste fue el primero de varios incidentes parecidos que valdrían a Schallmoser el apodo de *El ariete a reacción.* Veinticuatro horas después la unidad reclamaba su primera victoria contra un bombardero pesado, un B-17 derribado por una formación de cinco Me 262, al frente de la cual iba *Macki* Steinhoff.

Sin embargo, el traslado de Brandenburgo a Múnich tenía una seria desventaja. Les había llevado derechos al ojo del huracán de la ofensiva aérea norteamericana contra los centros de producción de reactores y las bases de caza de Alemania. La JV 44 sufrió considerables pérdidas materiales durante la segunda y tercera semanas de abril. Un nutrido ataque de los B-17 sobre la zona de Múnich a última hora de la tarde del 9 de abril dejó la pista principal de Riem cubierta de cráteres y produjo daños a seis Me 262. Al día siguiente, los ataques a tierra de los P-51 causaron daños a otros tres reactores, además de destruir en tierra a tres de ellos. Y así continuaría, creciendo el número de Me 262 destruidos en tierra por los cazabombarderos enemigos que patrullaban sobre sus bases "durante períodos que parecían durar horas" preparados para lanzarse contra el más ligero movimiento. Galland intentó organizar su propia unidad de Focke-Wulf 190D-9 para la protección de la base, pero ésta nunca consiguió derribar ni un solo atacante.

A pesar del continuo desgaste, los efectivos de la JV 44 estaban sostenidos por el constante flujo de nuevos aviones y también de más pilotos que seguían llegando de todos los rincones. Entre los recién llegados en aquel período estaban tres *Experten* altamente condecorados. En primer lugar, el *Oberst* Günther Lützow, el mismísimo "archiconspirador", de vuelta de Italia tras haber defendido personalmente su caso ante el *Reichsmarschall,* a quien se le concedió permiso para unirse a la JV 44. El piloto con el segundo registro de victorias más elevado de la historia, el veterano del frente ruso, Maj. Gerhard Barkhorn, con 301 victorias en su haber, llegó a través de canales menos oficiales mientras se recuperaba de las heridas recibidas anteriormente.



Aquí se ve cómo el Me 262 V303 Wk-Nr 170303 es cargado con bombas SC de 500 kg durante el programa de pruebas *Schnellstbomber*. Como resultado de estas pruebas, se creó el *Kommando Stamp* el 27 de diciembre de 1944 (mandado por el Maj. Gerhard Stamp) con la intención de atacar las formaciones de bombarderos pesados con bombas AB de 500 kg y SC de 250 kg. El *Kommando Stamp* fue equipado con Me 262A-2a y, según los informes, obtuvo algunos éxitos con las bombas AB de 500 kg.

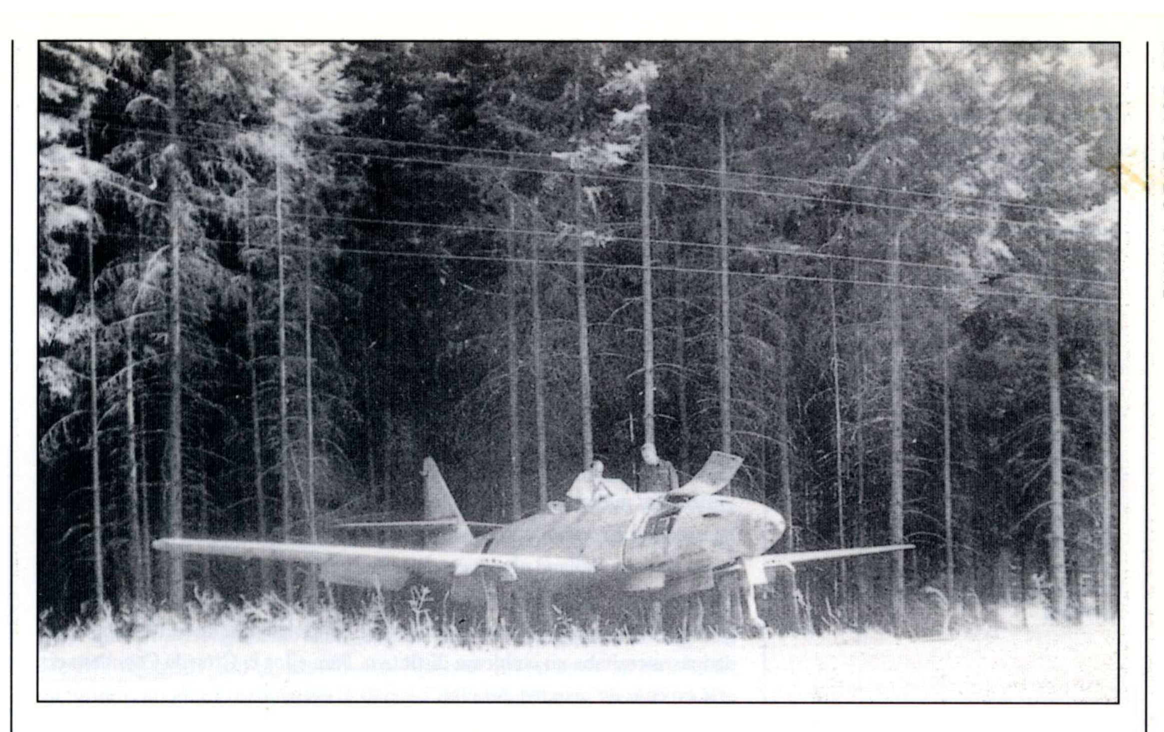
El piloto con el mayor registro de victorias del mundo y, al igual que Barkhorn, otro de los *Gruppenkommandeure* de la JG 52, el legendario Erich Hartmann, había declinado anteriormente una invitación de Galland para probar suerte en la JV 44, prefiriendo permanecer con sus camaradas en el Este.

Y de las unidades de caza nocturna, a través del centro de pruebas de Lechfeld, llegó el Maj. Wilhelm Herget, cuyas 57 victorias nocturnas –obtenidas tras sus 14 victorias iniciales como piloto de *Zerstörer*– incluían ocho conseguidas en el espacio de sólo quince minutos la noche del 20 de diciembre de 1943. Según los informes, Herget llegó a Múnich-Riem a bordo del avión que había estado probando en Lechfeld. Este aparato estaba equipado con un gigantesco cañón Mauser de 50 mm que le salía del morro. El diminuto *Willi* Herget, conocido en toda la Luftwaffe como "der Kleine" (El pequeñajo), pilotó con seguridad este Me 262 en posteriores operaciones. Un piloto americano que lo vio en el aire aseguró que era como si llevase un "enorme poste telegráfico" que le salía de la parte frontal, pero, por suerte para las posibles víctimas de Herget, esta monstruosidad tenía una acusada tendencia a interrumpirse con frecuencia.

Galland empleó los mucho más eficaces cohetes R4M para derribar un par de B-26 Marauder el 16 de abril, pero, cuarenta y ocho horas después, cuando estaba despegando con otros cinco aviones para salir al paso de una



El Hptm. Walter Krupinski fue otro legendario as de la Luftwaffe que terminó su carrera pilotando el Me 262 con la JV 44 durante las últimas semanas de la guerra. Consiguió anotarse dos victorias con el reactor para sumar a su registro de 195 victorias conseguidas en los aviones de hélice.



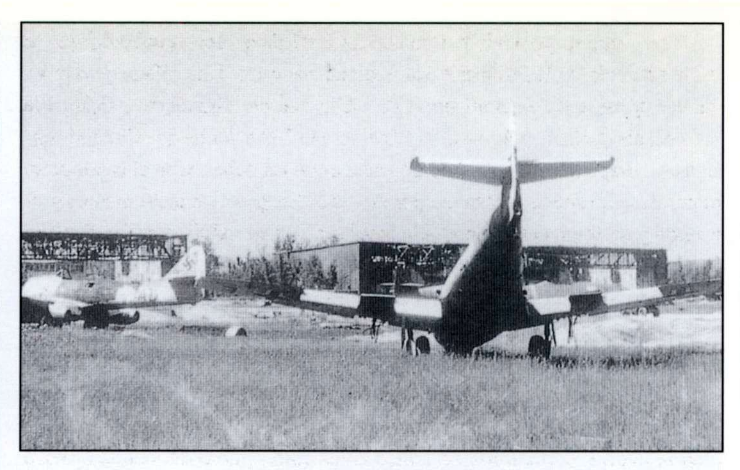
Este Me 262, al que le faltan sus dos motores Jumo 004, fue fotografiado por un equipo científico de la RAF que visitó Alemania al final de la guerra. La RAF publicó la foto el 29 de noviembre de 1945, y muestra con claridad que este Me 262 había sido ocultado entre los árboles que flanquean la autopista, para protegerlo de los ataques aliados.

nueva oleada de bombarderos, la JV 44 sufrió su primera baja importante. Galland y sus dos puntos despegaron sin problemas. Tras ellos, el jefe de la segunda *Kette,* Maj. Steinhoff, adquirió velocidad a lo largo de la irregular superficie de hierba de la pista de Riem. Los equipos de reparación no habían hecho un trabajo demasiado bueno rellenando los cráteres producidos por los ataques de los días anteriores, y a una velocidad de casi 200 km/h, Steinhoff sufrió un catastrófico fallo en el tren de aterrizaje, probablemente al reventar una rueda. La pata de la rueda principal izquierda se rompió, el ala izquierda cayó y el incontrolable Me 262 chocó contra la barrera del perímetro de la pista y explotó. Milagrosamente, Steinhoff consiguió escapar del infierno provocado por la explosión del combustible y los cohetes al detonar, pero quedaría desfigurado para el resto de sus días.

Pero la operaciones continuaban. El 19 de abril, la JV 44 reclamó el derribo de dos B-26, uno confirmado y otro como probable, seguidos 24 horas después por otros siete Marauder dañados y tres derribados, dos de los cuales cayeron víctimas de los R4M lanzados por el Uffz. Johann-Karl Müller, un veterano piloto de ataque a tierra con el Focke-Wulf 190. Por cierto, uno de los B-26 dañados fue seccionado por Eduard Schallmoser *(El ariete a reacción),* que tuvo que saltar en paracaídas... ¡cayendo en el jardín de la casa de sus padres en las afueras de Múnich!

El 23 de abril se produjo un súbito incremento tanto de aviones como de pilotos con la llegada del Maj. Heinz Bär y su III/EJG 2 desde Lechfeld, y los Me 262 del I/KG 51 procedentes de Memmingen. Ambos *Gruppen* se pusieron a disposición de la JV 44. Esto significaba que la *Staffel* nominal de Galland estaba formada ahora por más de 40 aparatos (y más del doble de esa cifra si se tienen en cuenta los Me 262 que estaban siendo transformados y reparados en Riem) y más de 90 pilotos, aunque unos 50 de éstos entraban todavía en la clasificación de aviadores en fase de formación.

Al final de la guerra los Me 262 (tanto los modelos de producción como los prototipos experimentales importantes) fueron reducidos a montones de chatarra inservible. Era un triste final para un modelo tan revolucionario. Los mismos alemanes trataron de inmovilizar sus aviones adosando una carga explosiva al tren de aterrizaje delantero, impidiendo a los aliados utilizar el reactor. En muchos Me 262 se instalaron también trampas explosivas colocando cargas de 2 kg de TNT bajo el asiento del piloto. Al final, pocos sobrevivieron para llegar a los años de la posguerra, y de los que quedaron, sólo existen hoy día ocho ejemplares genuinos, ninguno de los cuales ha volado desde finales de la década de los años cuarenta. Esta instantánea muestra algunos Me 262 en diversos estados de abandono en el exterior del antiguo hangar experimental de Lager-Lechfeld.



Pero los números no constituyen por sí solos una unidad. Era el "círculo interior" de *Experten* que conseguían un elevado número de victorias reunido en torno a Galland el que confería su carácter individual a la JV 44. Eran estos pilotos, que lucían numerosas condecoraciones, quienes provocaron gran parte de los comentarios cínicos que se harían más tarde. "Aquella unidad no necesitaba un emblema distintivo. Para ellos la Cruz de Caballero era una especie de insignia del club", según el comentario hecho por un piloto de otra unidad sobre el núcleo de ases de la *Jagdverband*. Pero también fue el llamado "círculo interior" el que más acusó la pérdida de uno de los suyos.

Después de casi tres años sin pilotar en combate, Günther Lützow encontraba ciertas dificultades para dominar el Me 262. A pesar de ello, consiguió derribar un B-26 la mañana del 24 de abril. Pero aquella misma tarde su inexperiencia le traicionó. Cuando atacaba a otra formación de Marauder, Lützow fue sorprendido por los P-47 y se lanzó en picado para intentar escapar. Empezó a recuperarse del picado, pero entonces –presumiblemente al darse cuenta de que todavía tenía dos P-47 pegados a la cola– entró súbitamente en un picado aún más pronunciado del que no consiguió salir. Su aparato se precipitó directamente al suelo y explotó.

Durante las siguientes 72 horas la JV 44 efectuó sus últimas salidas desde Múnich-Riem. El 25 de abril –el día en que el Reich quedó dividido en dos al entrar en contacto las fuerzas americanas y soviéticas en el Elba– el Uffz. Franz Köster derribó un P-51 y un P-38 que se sumaban a las tres victorias que había conseguido anteriormente con la JG 7. Al día siguiente la JV 44 realizó una salida de emergencia con una docena de Me 262 equipados con cohetes R4M, con el mismo Galland al frente, para interceptar una fuerza combinada francoamericana de B-26 Marauder que se dirigía a atacar objetivos situados al norte de Múnich.

En el combate que se entabló fueron derribados cuatro de los B-26; dos de ellos cayeron víctimas de los disparos de los cañones de Adolf Galland, quien, distraído por la precisión en el tiro del fuego defensivo de los ametralladores de cola, olvidó desactivar uno de los dos interruptores de seguridad necesarios para lanzar sus cohetes. Su punto, Uffz. Schallmoser, consiguió derribar un tercer Marauder, haciendo en esta ocasión uso de sus cohetes en lugar de su acostumbrada, aunque involuntaria, táctica de embestir a sus adversarios.

El aparato de Galland sufrió, a su vez, daños durante su ataque contra los bombarderos.

Después fue sorprendido por uno de los P-47 de la escolta de cazas que se había separado de la formación sin que pudiese verlo. Una ráfaga de dos segundos de las ocho ametralladoras de 12,70 mm del Thunderbolt alcanzó la zona del ala derecha próxima al fuselaje del Me 262 antes de que Galland consiguiese virar a la izquierda y desaparecer entre las nubes. Con el capot de su motor derecho suelto golpeando por el viento, su panel de instrumentos destrozado y un fragmento de metralla incrustado en su rodilla derecha, Galland logró llevar el reactor de vuelta a Riem, donde efectuó un aterrizaje con el motor parado –lanzando una cortina de humo y con una rueda del morro pinchada– ¡en medio de un ataque a baja cota de los cazabombarderos enemigos!

El *Generalleutnant* saltó de su malparado aparato y se apresuró a buscar refugio. Así se cerraba el círculo de la carrera operativa del que, posiblemente, había sido el más distinguido jefe de caza de la Luftwaffe de toda la guerra: comenzada seis años antes como piloto de ataque a tierra en Polonia, terminaba en la protección de un oportuno cráter de bomba cercano con el mismo Galland siendo ahora el objetivo de los aviones de ataque a tierra enemigos.

Heinz Bär asumió inmediatamente el control operativo de la JV 44. Al igual que *Willi* Herget, Bär había llegado a la JV 44 trayendo consigo un Me 262 equipado con un armamento especial. En su caso, se trataba de un aparato equipado con un par adicional de cañones en el morro. Un día después de que Galland fuese herido, Bär, a bordo de su avión con seis cañones y con *Willi* Herget y Franz Köster como puntos, sorprendieron a un grupo de cazas norteamericanos ocupados otra vez en atacar la base de Múnich-Riem. Bär y Köster consiguieron derribar dos P-47 cada uno, mientras que Herget derribó uno (en esta ocasión pilotando un Me 262 estándar, y no el aparato equipado con el célebre "poste telegráfico" de 50 mm", que era un arma específica para luchar contra bombarderos y poco adecuada para el combate aéreo de caza contra caza).

Con su capacidad saturada, sufriendo continuos ataques aéreos, y situada directamente en la dirección de avance del Séptimo Ejército norteamericano que se acercaba a marchas forzadas, estaba claro que la base de Múnich-Riem ya no era habitable. Por lo tanto, el 28 de abril, la JV 44 recibió orden de trasladarse a Hörsching, en Austria. Pero, ejerciendo su independencia hasta el último momento, Galland decidió que su unidad sería de mayor utilidad si, en lugar de allí, se trasladaba a Salzburgo-Maxglan. Y así lo hizo aquel mismo día, para ser recibidos por el fuego de los artilleros de tiro fácil que servían las defensas antiaéreas de aquel aeródromo, afortunadamente sin causar bajas.

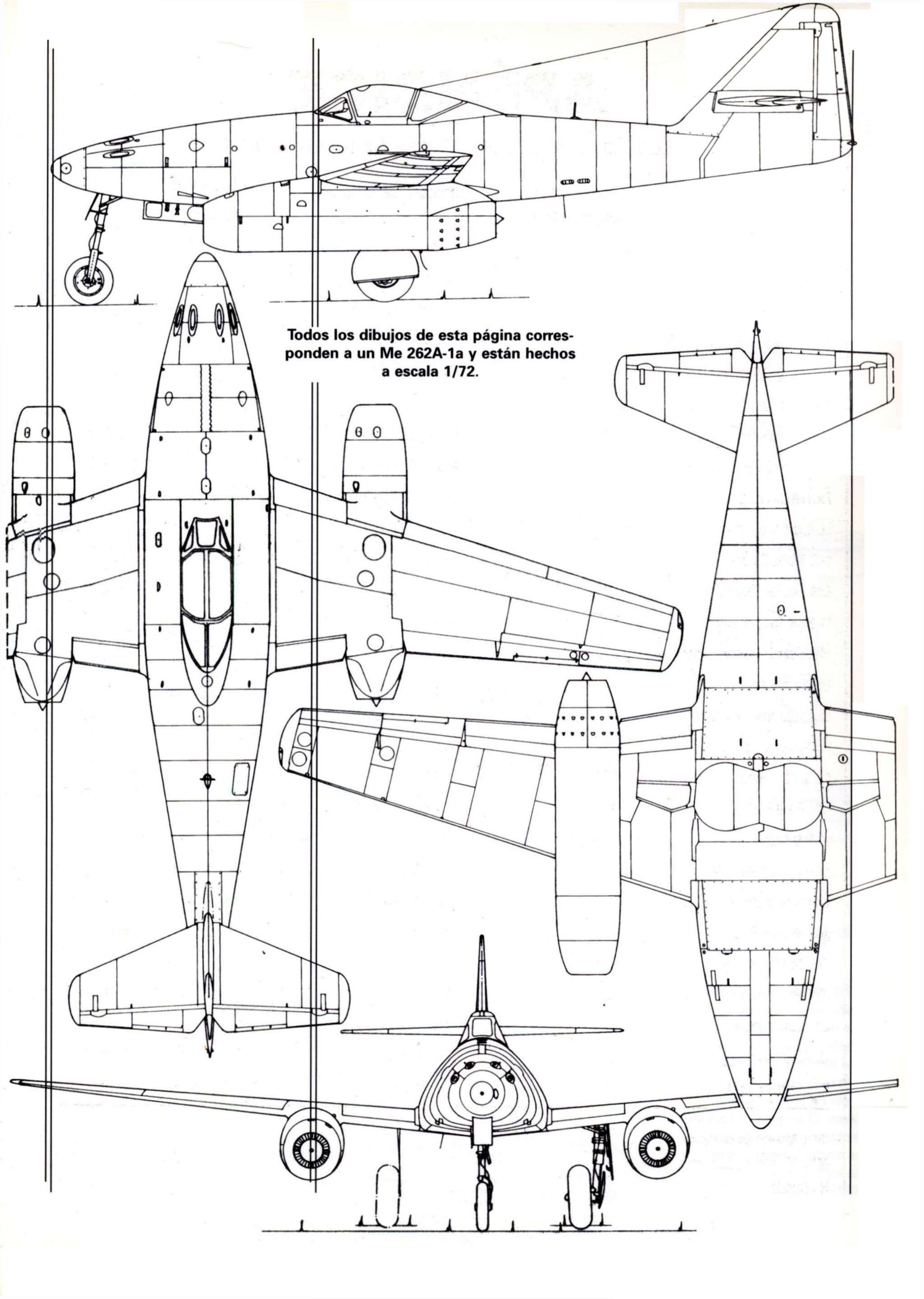
Para entonces todo era ya teórico, como la conversión de última hora de la JV 44 (al menos sobre el papel) en IV/JG 7. Desde Maxglan, sólo se realizó una sola salida operativa, en la que el Me 262 de seis cañones de Heinz Bär derribó un último P-47 sobre Bad Aibling el 29 de abril. Durante aquella semana el tenaz Séptimo Ejército del General Patch había vuelto a alcanzar de nuevo su base –la ciudad de Salzburgo se rindió el 4 de mayo de 1945–, y con los tanques Sherman de la 20ª División Acorazada dirigiéndose ya hacia el aeródromo de Maxglan, recayó sobre el *Experte* con 197 victorias y veterano del frente ruso, Maj. Walter Krupinski, la responsabilidad de cerrar el capítulo de la JV 44, colocando granadas de mano en las góndolas motrices de cada uno de los aparatos que componían las dos docenas de aviones que le quedaban a la unidad.

APÉNDICE

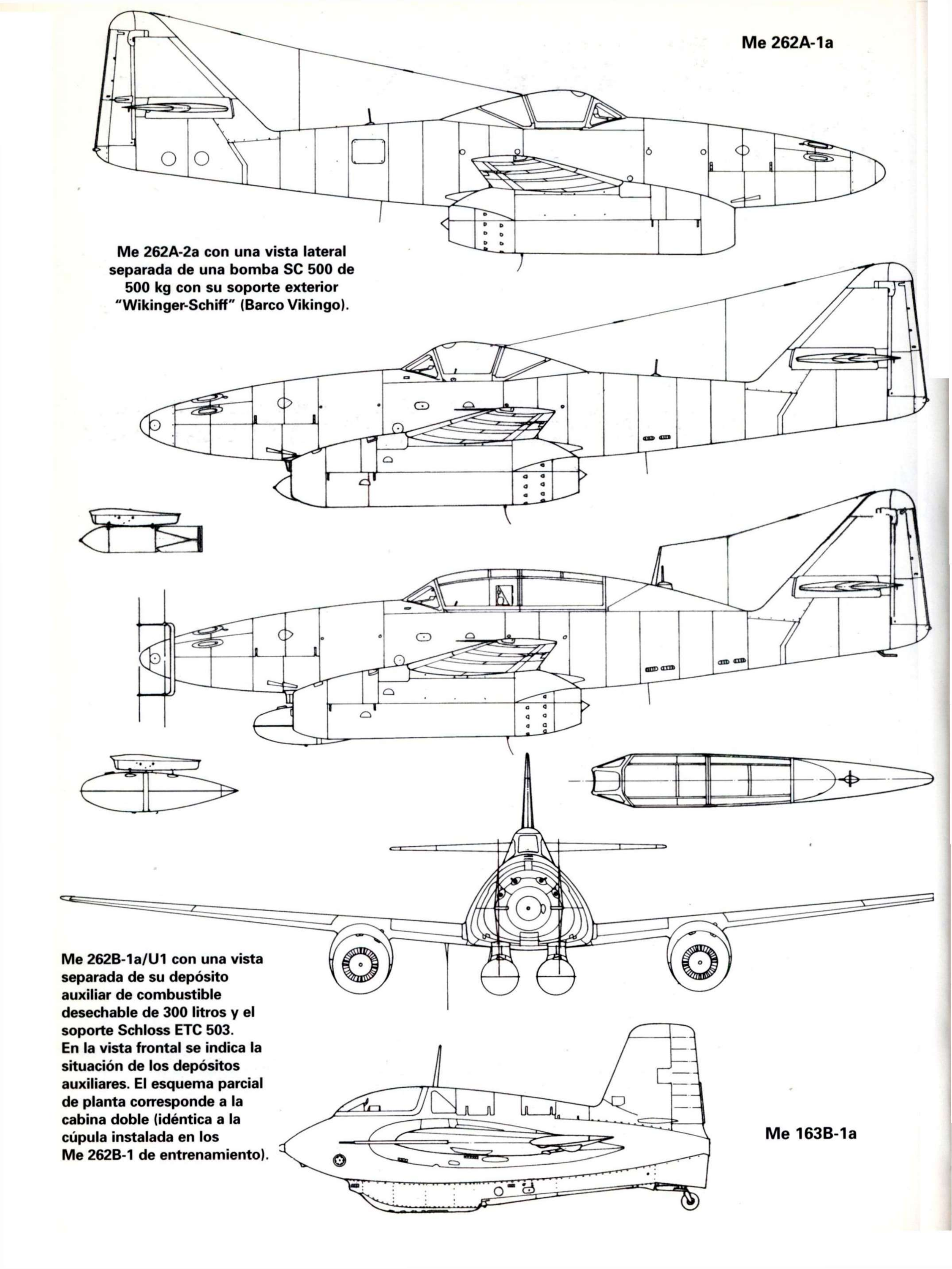
Los Ases de los reactores de la Luftwaffe

	Total de victorias durante la guerra	Unidades de reactores	Victorias con los reactores	
Oblt. Kurt Welter	63	10ª/NJG 11	Más de 20	
Oberstlt. Heinz Bär	220	EJG 2, JV 44	16	
Hptm. Franz Schall	137	Kdo. Nowotny, JG 7	14	MA 10/4/45
Oberfeldwebel Hermann Buchnner,	58	Kdo. Nowotny, JG 7	12	
Maj. Georg-Peter Eder	65	Kdo. Nowotny, JG 7	12	H 16/2/45
Maj. Erich Rudorffer	222	JG 7	12	
Lt. Karl Schnörrer	46	EKdo. 262, Kdo. Nowotny, JG 7	11	H 30/3/45
Oberfeldwebel Erich Büttner	8	EKdo. 262, Kdo. Nowotny, JG 7	8	MC 20/3/45
Fw. Helmut Lennartz	13	EKdo. 262, Kdo. Nowotny, JG 7	8	
Lt. Rudolf Rademacher	102	JG 7	8	
Oblt. Walter Schuck	206	JG 7	8	
Oblt. Günther Wegmann	14	EKdo. 262, JG 7	8	H 18/3/45
Lt. Hans-Dieter Weihs	8	JG 7	8	
Maj. Theodor Weissenberger	208	JG 7	8	
Lt. Alfred Ambs	7	JG 7	7	
Oberfeldwebel Heinz Arnold	49	JG 7	7	MC 17/4/45
Fw. Karl-Heinz Becker	7	10ª/NJG 11	7	
Genlt. Adolf Galland	104	JV 44	7	H 26/4/45
Uffz. Franz Köster	7	EJG 2, JG 7, JV 44	7	
Lt. Fritz Müller	22	JG 7	6	
Oberst Johannes Steinhoff	176	JG 7, JV 44	6	H 18/4/45
Oberfeldwebel Helmut Baudach	20	Kdo. Nowotny, JG 7	5	MC 22/2/45
Maj. Heinrich Ehrler	206	JG 7	5	MC 6/4/45
Oblt. Hans Grünberg	82	JG 7, JV 44	5	
Gefreiter (?) Heim	5	JG 7	5	MC 10/4/45
Lt. Klaus Neumann	37	JG 7, JV 44	5	
Lt. Alfred Schreiber	5	Kdo. Nowotny, JG 7	5	MC 26/11/44
Maj. Wolfgang Späte	99	(JG 400), JG 7	5	

MC= Muerto en combate
MA= Muerto en accidente aéreo
H= Herido



Todos los dibujos de esta página corresponden a un Me 262A-1a y están hechos a escala 1/72.



Me 262A-2a con una vista lateral separada de una bomba SC 500 de 500 kg con su soporte exterior "Wikinger-Schiff" (Barco Vikingo).

Me 262B-1a/U1 con una vista separada de su depósito auxiliar de combustible desechable de 300 litros y el soporte Schloss ETC 503. En la vista frontal se indica la situación de los depósitos auxiliares. El esquema parcial de planta corresponde a la cabina doble (idéntica a la cúpula instalada en los Me 262B-1 de entrenamiento).



Los últimos esfuerzos desesperados del Tercer Reich para barrer de los cielos de Alemania las masivas formaciones de bombarderos aliados se centraron en la nueva gama de "armas prodigiosas", los aviones a reacción, que fueron entregados a la Jagdwaffe desde mediados de 1944. Mucho antes de que los aliados tuviesen siquiera en fase experimental nada parecido, aviones como el Me 262, He 162, Me 163 y el Ar 234 podían llevar a cabo sus salidas de combate con relativa impunidad. Pero su escaso número y los poco fiables motores a reacción dieron al traste con cualquier ventaja técnica ofrecida por estos aviones. A pesar de operar desde autopistas y pistas ocultas en bosques, siempre escasos de los sofisticados combustibles necesarios y sin llegar nunca a alcanzar unos efectivos adecuados, un puñado de pilotos acumularon registros de victorias sorprendentes durante el último año de guerra a bordo de estos aviones, en unidades como la JG 7, la JV 44 y la NJG 11. Ésta es su historia.



